PUISSANCE DU CANADA

COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

CHAMBRE DES COMMUNES

QUATRIÈME SESSION—QUATORZIÈME LÉGISLATURE

15-16 GEORGE V, 1925

EN CINQ VOLUMES

Volume I: Pages 1-1010 **Volume II: Pages 1011-2043**
Volume III: Pages 2045-3071 **Volume IV: Pages 3073-4108**
Volume V: Pages 4109-5052

VOL. CLXVII

EMBRASSANT L'INTERVALLE DU 15 AVRIL 1925 AU 11 MAI DE LA MÊME ANNÉE

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1925

CANADA

Débats des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES

Présidence de l'honorable RODOLPHE LEMIEUX, Orateur.

MERCREDI, 15 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DOCUMENTS RELATIFS A UNE COALITION DES COMMERÇANTS DE FRUITS DANS L'OUEST

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail): Je désire déposer sur le bureau de la Chambre, copie du rapport préliminaire, de la correspondance, des dépêches et autres documents relatifs à l'examen fait récemment au sujet d'une coalition des commerçants de fruits dans l'Ouest, comme l'a demandé le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) le 6 avril. Ces documents représentent, si je ne me trompe, tout ce que désire celui qui proposa la motion et comprennent tous les documents que le ministère du Travail se croit autorisé à déposer maintenant.

DEPOT DE RAPPORT

L'hon. M. ROBB (ministre de l'Immigration) dépose le rapport des whips en chef qui assistèrent à l'exposition de Wembley.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

IMMIGRATION ASIATIQUE AU CANADA

M. McQUARRIE demande:

1. Le Gouvernement, un de ses ministres ou fonctionnaires, a-t-il reçu du gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise la résolution suivante, adoptée à l'unanimité par la législature de la Colombie-Anglaise le 17 décembre 1924, ou tout autre résolution dans le même sens:

"Il est résolu que la Chambre s'affirme absolument opposée à de nouvelles entrées d'Orientaux dans la province; de plus la Chambre affirme qu'elle est en faveur d'une mesure tendant à modifier la loi d'immigration du Canada de façon à interdire complètement l'immigration asiatique au Canada:

"Il est de plus résolu que la Chambre est d'avis que le champ d'action industrielle et commerciale de tous les Orientaux demeurant présentement au Canada, surtout en Colombie-Anglaise, devrait être limité par la loi;

"Il est de plus résolu qu'une humble adresse soit présentée à Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur, lui demandant qu'il fasse parvenir une copie de la présente résolution à l'honorable secrétaire d'Etat ou autre fonctionnaire compétent à Ottawa pour être présentée à Son Excllence le Gouverneur en conseil;

"Il est de plus résolu: que le gouvernement du Canada soit respectueusement prié de n'accorder l'adhésion du Canada à aucun traité ou autre obligation internationale impérative quelconque ayant pour effet de limiter l'autorité et le pouvoir des législatures provinciales quant à la réglementation de l'action sociale ou industrielle dans les provinces; de plus que le gouvernement du Canada soit respectueusement prié de prendre immédiatement les moyens nécessaires pour amener la dénonciation de tous les traités en tant que leurs dispositions ont pour effet de priver le Canada du pouvoir de réglementer, contrôler et interdire l'immigration des Asiatiques."

2. Qui a reçu cette résolution et qu'en a-t-on fait?

3. Le Conseil privé a-t-il étudié cette résolution, et dans l'affirmative, quand?

4. Quelle décision le Gouvernement a-t-il prise au sujet de la résolution?

5. Quelle réponse a-t-on envoyée au gouvernement de la Colombie-Anglaise à ce sujet?

6. Quelle décision le Gouvernement a-t-il l'intention de prendre relativement à l'opinion exprimée par ladite législature: qu'elle est absolument opposée à une nouvelle entrée d'Orientaux dans la province de la Colombie-Anglaise; et en particulier le Gouvernement se propose-t-il de se conformer à la demande de la législature quant à la modification de la loi d'immigration en vues d'interdire absolument l'immigration asiatique au Canada?

7. Le Gouvernement se propose-t-il de donner suite à la requête de la législature de la Colombie-Anglaise qui demande de ne pas adhérer à un traité ou obligation internationale impérative quelconque ayant pour effet de limiter l'autorité ou le pouvoir des législatures provinciales quant à la réglementation de l'action sociale et industrielle dans les provinces, comme le dit la résolution en question?

8. Le Gouvernement se propose-t-il de donner suite à la requête de ladite législature de prendre immédiatement une décision nécessaire pour amener la dénonciation de tous les traités en tant que leurs termes et dispositions ont pour effet de priver le Canada du pouvoir de réglementer, contrôler et interdire l'immigration asiatique au pays, comme le veut ladite résolution?

9. Est-il vrai que les traités existants entre la Grande-Bretagne et le Japon empêchent la législature de la Colombie-Anglaise d'adopter une loi interdisant la tenure ou l'affermage de terres aux Orientaux, et limitant autrement les droits et privilèges des Orientaux en Colombie-Anglaise? Dans l'affirmative, quels sont ces traités, leur nature et l'effet qu'ils ont quant aux questions indiquées ci-dessus?

10. La résolution en question est-elle maintenant sous la garde du ministre de l'Immigration et de la Colonisation, ou de son sous-ministre?

11. Pourquoi le sous-ministre de l'Immigration et de la Colonisation a-t-il refusé de fournir au député de New-Westminster une copie de ladite résolution?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre):

1. Oui.

2. Le secrétaire d'Etat, qui l'a transmise au greffier du Conseil privé pour la soumettre à la considération du cabinet.

3. Oui, sur réception.

4. On est à donner une étude sérieuse à ses demandes.

5. Le département du secrétaire d'Etat en a officiellement accusé réception.

6. Répondu sous le n° 4.

7. On décidera ce qu'il y aura à faire quant aux traités ou aux obligations auxquelles on fait allusion quand on en abordera l'examen.

8. Quant à un traité et à tous les traités le Gouvernement, en arrêtant une ligne de conduite, se laissera guider par les considérations d'ordre international et d'ordre matériel.

9. En 1911 fut conclu un traité de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et le Japon. En 1913, le Canada a adhéré à ce traité, déclarant qu'il aura force de loi au Canada, subordonnément à la disposition que "rien dans ledit traité n'est censé abroger ou modifier aucune des dispositions de la loi de l'immigration, ni lui porter atteinte". (Loi du traité japonais, 3-4 George V, ch. 27.)

L'article premier de ce traité est comme suit:

Les sujets de chacune des hautes parties contractantes auront pleine liberté d'entrer, de voyager et de résider dans les territoires de l'autre, et, se conformant aux lois du pays:

(1) Ils seront, en tout ce qui a rapport aux voyages et à la résidence, placés sur le même pied que les sujets natifs; (2) Ils auront le droit, comme les sujets natifs, de poursuivre leur commerce et leur fabrication et de faire le négoce de toutes sortes de marchandises de commerce légitime, soit en personne, soit par des agents seuls ou en société avec des étrangers ou sujets natifs; (3) Ils seront, en tout ce qui concerne la poursuite de leur industrie, professions et études scolaires, placés sous tous rapports sur le même pied que les sujets ou citoyens de la nation la plus favorisée; (4) Il leur sera permis de posséder ou louer et occuper des maisons, manufactures, entrepôts, ateliers et bâtiments qui peuvent leur être nécessaires, et de louer des terrains pour leur résidence ou leur commerce, leur industrie ou pour d'autres objets légitimes, de la même manière que les sujets natifs; (5) Ils auront, à condition de réciprocité, pleine liberté d'acquérir et posséder toutes sortes de biens-meubles ou immeubles, que permettent ou devront permettre les lois du pays aux sujets ou citoyens de tout autre pays étranger d'acquérir et de posséder, subordonnément toutefois aux conditions et restrictions prescrites par ces lois

[M. McQuarrie.]

Ils peuvent en disposer par vente, échange, don, mariage, testament, ou de toute autre manière, aux mêmes conditions qui sont ou devront être établies pour les sujets natifs. Il leur sera aussi permis, en conformité des lois du pays, d'exporter librement le produit de la vente de leurs biens et de leurs marchandises en général sans être soumis comme étrangers à des impôts autres que ceux qui seraient imposés aux sujets du pays dans des conditions similaires; (6) Ils jouiront d'une constante et complète protection et sûreté pour leurs personnes et leurs biens. Ils auront un libre et facile accès auprès des cours de Justice et autres tribunaux en poursuite et en défense de leurs réclamations et droits. Ils seront libres comme des sujets natifs, de choisir et d'employer des légistes et avocats, pour les représenter devant ces tribunaux; et, en termes généraux, ils jouiront des mêmes droits et privilèges que les sujets natifs pour tout ce qui concerne l'administration de la Justice; (7) Ils ne seront pas forcés de payer des taxes, honoraires, charges ou contributions d'aucune nature quelconque, autres ou plus élevées que celles qui sont ou peuvent être payées par les sujets natifs ou les sujets ou citoyens de la nation la plus favorisée; (8) Et ils jouiront d'une parfaite égalité de traitement avec les sujets natifs en tout ce qui a rapport aux facilités d'entreposage sous le régime de cautionnements, primes et remises de droits (drawbacks).

10. Une copie de la résolution a été déposée aux archives du département de l'Immigration et de la Colonisation.

11. En général, le département de l'Immigration et de la Colonisation ne fournit pas de copie des documents officiels, et s'il le fait, c'est uniquement lorsque ces documents lui appartiennent exclusivement. Il n'en est pas ainsi dans le cas présent, le document ayant été transmis à l'honorable secrétaire d'Etat pour qu'il le présente au gouverneur général en conseil.

ELEVATEUR DE LA COMMISSION DU PORT DE VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Les élévateurs de la commission du port de Vancouver livrent-ils des denrées autrement que par récépissé d'entrepôt?

2. La commission du port de Vancouver a-t-elle récemment vendu 560 tonnes de criblures?

3. Dans l'affirmative, qui avait acheté ces criblures au nom de la commission du port et à quel prix?

4. Ces criblures ont-elles été vendues par l'entremise des courtiers?

5. Quel courtage ou commission la commission du port a-t-elle payé aux courtiers?

6. Ces criblures ont-elles été vendues par une seule maison de courtage?

7. Quel prix les courtiers ont-ils reçu pour les criblures et quelle somme nette la commission a-t-elle reçue de ce chef?

8. N'y avait-il pas à la fin de la dernière année culturale insuffisance de criblures dans l'inventaire des élévateurs de la commission?

9. Dans l'affirmative, pourquoi la commission vend-elle maintenant des criblures par l'entremise de courtiers?

100. Pourquoi la commission n'a-t-elle pas vendu ces criblures elle-même après un avis public?

11. Est-ce de nature à inspirer confiance dans l'administration publique des élévateurs termini que de permettre à un commissaire du port d'avoir des intérêts considérables dans un établissement de commerce de grains qui fait affaire avec la commission du port?

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Non.

2. Les commissaires du port de Vancouver ont vendu 700 tonnes de criblures.

3. Les commissaires les avaient achetées directement à $5 la tonne.

4. Oui.

5. Vingt-cinq cents par tonne.

6. Oui.

7. (a) $10 la tonne. (b) $9.75 la tonne.

8. Oui.

9. Une abondante quantité de criblures que les commissaires ont accumulée, par suite des opérations de 1924-1925 ainsi que les récépissés d'entrepôt achetés au cours des opérations de 1923-1924, a comblé le déficit de 1923-1924.

10. Le courtier des commissaires a fait afficher, au Merchants' Exchange un avis public demandant des soumissions, deux jours de suite après la publication dans un journal d'une annonce déclarant que les commissaires avaient l'intention de demander des soumissions, et les criblures se sont vendues au plus haut enchérisseur.

11. Il est contraire aux usages parlementaires de répondre à des questions hypothétiques.

PENITENCIER DE DORCHESTER

L'hon. M. BAXTER demande:

1. Quels particuliers ou maisons de commerce ont fourni les articles d'épiceries ou autres provisions au pénitencier de Dorchester, l'an dernier?

2. A-t-on demandé des soumissions pour ces fournitures?

3. Quels en étaient la quantité et les prix?

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice): La réponse à cette question est des plus longues. Si mon honorable ami insiste, je la donnerai volontiers. Cela reviendra au même de transformer la question en ordre de dépôt de documents, je pense, et je répondrai immédiatement. La question embrasse toutes les fournitures vendues au pénitencier de Dorchester.

Le très hon. M. MEIGHEN: Fort bien.

(La question est transformée en ordre de dépôt de documents.)

COMMISSAIRES DU PORT DE VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. *Re*: réponses aux questions, page 1316 des débats, 18 mars: le Gouvernement sait-il qu'en plus du vapeur *Fispa*, la commission du port a lancé un deuxième bateau appelé le *Atchinson*, et que les Frères Erickson en construisent un troisième?

2. A-t-on demandé des soumissions pour la construction de ce bateau? Dans ce cas, combien de soumissions a-t-on reçues, dans quels journaux les annonces ont-elles paru, quelle était la plus basse des soumissions, quel est le chiffre du contrat actuel pour la construction du bateau en question?

3. Le Gouvernement a-t-il approuvé l'acquisition du deuxième bateau et la construction du troisième?

4. Sur quel crédit paye-t-on la construction de ce bateau?

5. Le Gouvernement possédait-il ces renseignements lorsqu'il a répondu aux questions précédentes?

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. La commission du port possède un vapeu en service appelé l'*Atchinson* et en a un autre sur le chantier construit par Erickson Bros.

2. Des avis d'adjudication sur soumission furent publiés dans les journaux suivants: *Vancouver Sun, Vancouver Province, Vancouver Star, Journal of Commerce.* On a reçu cinq soumissions, dont une, la plus basse, pour $6,156.30, qui fut acceptée.

3. Non.

4. Sur les recettes de la commission.

5. Non.

POSTES RADIOTELEPHONIQUES DU RESEAU NATIONAL DES CHEMINS DE FER

M. SUTHERLAND demande:

1. Quel a été le coût d'établissement des postes radiotéléphoniques du réseau des chemins de fer nationaux canadiens?

2. Combien a coûté l'entretien?

3. Combien a coûté le fonctionnement?

4. Quelles ont été au total les dépenses et les charges du réseau national à ce sujet?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Au 31 décembre 1924, $51,621.63.

2 et 3. Au 31 décembre 1924, $129,670.25.

4. Au 31 décembre 1924, $181,291.88.

TRANSPORTS EFFECTUES PAR LE RESEAU NATIONAL DES CHEMINS DE FER

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

Quel tonnage le réseau national a-t-il remorqué sur chacune des lignes allant du passage de la Tête-Jaune à Vancouver, et de ce passage à Prince-Rupert, dans chacune des années 1923 et 1924?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

	1923	1924
	En tonnes	
Marchandises reçues à Prince-Rupert en provenance de l'Est..	33,052	26,237
Marchandises reçues à Vancouver..	336,501	676,942

VENTES D'IMMEUBLES PAR LE DEPARTEMENT DE LA DEFENSE NATIONALE

M. ARTHURS demande:

1. Quelles propriétés appartenant au département de la Défense nationale ont été vendues au cours de 1923 et 1924?

2. Quelle partie de propriétés a été vendue dans chaque cas?

3. Combien a-t-on reçu pour chaque propriété?

4. A-t-on demandé des soumissions pour la vente de ces propriétés?

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale):

1, 2 et 3. Emplacement vendu, sa superficie et le prix reçu:

(1) Beamsville (Ont.), emplacement de la salle d'exercice, 0 acre 32, $400.

(2) Caledonia (Ont.), emplacement de la salle d'exercice, 0 acre 37, $350.

(3) St-Ann's (Ont.), emplacement de la salle d'exercice, 0 acre 14, $120.

(4) Summerside (Ile du P.-E.), partie du champ de tir, 5 acres 95, $150.

(5) Kingston, emplacement de l'hôpital Sydenham, 4 acres 6, $10,000.

(6) Oshawa (Ont.), partie de l'emplacement de la salle d'exercice, 246 pieds carrés, $420.

(7) Québec, partie des glacis de la citadelle, 1,035 pieds carrés, $1,500.

(8) Saint-Jean (P.Q.), partie de l'emplacement des casernes, 2 acres 3, $375.

(9) Kingston, pointe Cartwright, 60 acres, $750.

(10) Lauzon (P.Q.), réserve militaire, 0 acre 02, $80.69.

(11) Cobourg (Ont.), emplacement de la salle d'exercice, 0 acre 5, prix nominal.

(12) Montréal, emplacement de la salle d'exercice de McGill, 0 acre 41, prix nominal.

(13) Barrie (Ont.), emplacement de la salle d'exercice, 0 acre 06, prix nominal.

(14) Fort Frances (Ont.), emplacement de la salle d'exercice, 0 acre 75, prix nominal.

(15) Springfield (Ont.), emplacement de la salle d'exercice, 0 acre 1, prix nominal.

(16) Campbellville (Ont.), emplacement de la salle d'exercice, 0 acre 12, prix nominal.

INSPECTION DU BLE

M. COOTE demande:

Combien de boisseaux de blé de chaque qualité a-t-on inspecté à chaque bureau d'inspection de la division ouest, du 1er septembre 1924 au 28 février 1925?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

Tableau donnant le nombre de boisseaux de blé de chaque qualité inspectés à chacun des bureaux d'inspection du service de l'inspection du grain de l'Ouest, du 1er septembre 1924 au 28 février 1925.

Qualité	Winnipeg	Calgary	Duluth	Moose Jaw	Saskatoon	Medicine-Hat	Edmonton.	Vancouver
	bois	bois	bois.	bois.	bois.	bois.	bois.	bois.
N° 1 dur	59,175	21,040	.....	.....	.....	15,780	.....	.....
N° 1 Nord	27,259,950	4,208,000	232,755	411,595	278,780	770,590	490,495	1,315
N° 2 Nord	24,579,980	4,361,855	202,510	514,165	361,625	589,120	833,710	31,560
N° 3 Nord	24,335,390	3,824,020	402,390	792,945	109,145	374,775	1,581,945	118,350
N° 4	23,898,810	2,343,330	335,325	464,195	53,915	144,650	861,325	69,695
N° 4 spécial	2,630	.....	18,410	.....	.....	.....	.....	.....
N° 5	12,631,890	838,970	42,080	172,265	5,260	30,245	312,970	28,930
N° 5 spécial	2,630	.....	6,575	.....	.....	.....	.....	.....
N° 6	5,233,700	456,305	6,575	26,300	1,315	5,260	149,910	10,520
N° 6 spécial	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Provende	2,068,495	123,610	1,315	.....	.....	.....	77,585	3,945
Carié	227,495	109,145	1,315	13,150	.....	7,890	19,725	3,945
Non classé	10,946,060	2,239,445	126,240	80,215	163,060	23,670	1,898,860	231,440
Rejeté	954,690	103,885	44,710	2,630	.....	19,725	10,520	2,630
Condamné	19,725	1,315	2,630	.....	.....	.....	.....	.....
D'aucun type reconnu	114,405	11,835	1,315	.....	.....	7,890	1,315	.....
Durum	3,801,665	1,315	73,640	1,315	.....	.....	.....	.....
Blé et folle avoine	7,890	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Glé et seigle	.....	.....	.....	.....	.....	1,315	.....	.....
N° 1 Alberta rouge d'hiver	.....	2,630	.....	.....	.....	1,315	.....	.....
N° 2 Alberta rouge d'hiver	.....	10,520	.....	.....	.....	.....	.....	.....
N° 3 Alberta rouge d'hiver	.....	1,315	.....	.....	.....	1,315	.....	.....
N° 4 rouge d'hiver	.....	1,315	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(C.-A.) N° 1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,630
(C.-A.) N° 2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,945
(C.-A.) N° 3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,315
	136,144,580	18,659,850	1,497,785	2,478,775	973,100	1,993,540	6,238,360	510,220

LE SERVICE DE BATEAU-PASSEUR A CROSS-POINT

M. JONES demande:

1. Le département des Travaux publics a-t-il envoyé un représentant pour vérifier si le service du bateau-passeur entre Cross-Point (N.-B.), et la municipalité de Mann (P.Q.), avait l'approbation des habitants intéressés, surtout dans la municipalité de Mann?

2. Est-il vrai qu'une requête demandant le maintien du service jusqu'à 10h. 30m. au moins trois fois la semaine a été faite?

3. Dans ce cas, pourquoi n'en a-t-on pas tenu compte avant d'adjuger ou de renouveler l'entreprise?

4. Quelles offres ont faites Robert Sinclair, Harper, Andrew et Allard au sujet de ce service?

5. Quelles sont les conditions du contrat actuel fait entre le titulaire et le département?

6. Le titulaire actuel paye-t-il quelque chose au département pour le contrat?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. Oui.

3. La question des traversiers supplémentaires trois fois par semaine a été mûrement étudiée et mise au rancart étant donné le danger d'effectuer la traversée pendant la nuit, à cause des pièces de bois flottant et de l'éclairage insuffisant des débarcadères; cependant, la clause suivante a été insérée dans les règlements:

"Au cours des mois de juin, juillet et août, le bateau-passeur devra faire la traversée à des intervalles de vingt minutes; de plus, au cours desdits mois, il devra traverser jusqu'à 10 h. 30 tous les samedis soirs, lorsqu'il sera possible de le faire".

4. R. L. Sinclair:—Etait consentant de payer $400 par année pour le privilège à condition qu'on lui accordât un délai de trois mois afin de se procurer un bateau convenable; il offrit aussi de donner un service de demi-heure en demi-heure tous les jours de la semaine jusqu'à 9 heures du soir; (et jusqu'à 10 heures, les samedis soirs); de plus, il s'engageait à donner un service le dimanche de 8 heures du matin à 8 heures du soir pendant quatre mois et un service pendant des heures moins longues pour le reste de la saison, soit d'une heure en heure de midi à 6 heures du soir.

G. B. Harper:—Il a offert de donner un service de demi-heure en demi-heure de 6 heures du matin à 9 heures du soir ainsi qu'une traversée plus tardive encore plusieurs fois par semaine.

A. A. Andrew:—Il n'a pas fait d'offre.

Le capitaine Frank Allard:—In consentait à verser une somme de $300 à $400 pour le privilège; il s'engageait de plus à donner un service de demi-heure en demi-heure jusqu'à neuf heures du soir au commencement du printemps et durant les mois d'été.

5. a) Les limites du passage d'eau s'étendront à une distance de trois milles en amont et en aval du quai de la ville de Campbellton, dans le Nouveau-Brunswick, à une distance semblable en haut et en bas du débarcadère ordinaire du passage d'eau à Cross-Point, dans la province de Québec.

b). Bateau-passeur. L'adjudicataire fournira sur le passage d'eau et entretiendra, pendant la durée du bail, un vaisseau convenable mû par la vapeur. Ce vaisseau sera d'une grandeur suffisante pour le transport des voyageurs avec sûreté, sujet à l'approbation du Ministère des Travaux publics; et l'adjudicataire doit obtenir à cet effet et produire, lorsqu'il en sera requis, un certificat du bureau des inspecteurs de vaisseaux à vapeur du Canada, déclarant que le dit vaisseau est convenable, sûr et efficace.

c). Nombre de traversées. Durant la saison de navigation, le bateau-passeur devra commencer son service à 6 heures du matin, tous les jours (sauf les dimanches) et devra continuer à traverser de chaque côté à toutes les demi-heures jusqu'à 8 heures du soir, excepté pendant six heures dans le cours de la journée au temps où il y a moins de trafic, alors que le bateau ne fera qu'une seule tournée dans l'espace d'une heure.

"Au cours des mois de juin, juillet et août, le bateau-passeur devra faire la traversée à des intervalles de vingt minutes, et, de plus, devra traverser, au cours desdits mois, jusqu'à 10 heures 30 du soir, tous les samedis, quand il lui sera possible de le faire."

d). Taux de péage. Le tarif maximum des péages sera comme suit:

Pour une voiture à deux chevaux et son conducteur, en chaque sens, 40c.

Pour une voiture à un cheval et son conducteur, en chaque sens, 30c.

Pour une automobile et son chauffeur, en chaque sens, 30c.

Pour un cheval, en chaque sens, 10c.

Pour chaque tête de bétail, en chaque sens, 10c.

Pour chaque porc ou mouton, en chaque sens, 5c.

Pour un passager, 5c.

Pour chaque cent livres de fret, 4c.

e). Le bail sera renouvelé pour une période de cinq ans à compter du 1er mai 1925.

f). L'adjudicataire devra fournir deux cautions acceptées par le Ministère des Travaux publics, lesquelles seront obligées conjointement et solidairement avec le principal intéressé en la somme de $500.00 pour l'entier accomplissement de toutes les conditions du bail par l'adjudicataire.

g). Le Ministère des Travaux publics se réserve le droit de ne pas approuver le bateau-

passeur si ce dernier était jugé impropre pour le service, dangereux ou insuffisant pour répondre aux besoins du public. Le Gouverneur général en conseil se réserve aussi le droit de modifier le tarif maximum, s'il y a lieu de le faire dans l'intérêt public, et le Gouverneur général en conseil pourra annuler le bail lorsqu'il sera prouvé pleinement que l'adjudicataire néglige d'en remplir les conditions.

h). L'adjudicataire devra en tout temps, pendant la durée du bail, transporter sur le bateau-passeur, sans honoraires, péage ou rémunération, les militaires, soldats ou marins lorsqu'ils seront porteurs de passeports convenables, ou en charge d'un officier ou d'officiers; il sera loisible à l'adjudicataire d'accorder une réduction sur le tarif des voyageurs.

i). Un horaire ainsi qu'un avis des prix de péage pour la traversée seront affichés dans un endroit visible près du débarcadère des deux côtés de la rivière et aussi à bord du bateau-passeur en service.

Dans les dispositions et conditions ci-dessus, le mot "adjudicataire" comprendra les exécuteurs, administrateurs et les ayants droit de l'adjudicataire. Ce bail ne sera pas cédé ou transféré sans le consentement du Gouverneur en conseil, mais s'il vient à mourir, l'adjudicataire en fera bénéficier ses représentants personnels ou comme il le décidera par son testament.

6. 10 dollars par année.

VIOLATION DE LA LOI DE TEMPERANCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE

M. DOUCET demande:

1. Le département des Douanes et de l'Accise sait-il que depuis un an il y a eu contravention à la loi de tempérance de la Nouvelle-Ecosse dans le local de la Franco-Canadian Import Company à Halifax (N.-E.), compagnie qui reçoit du département la permission d'exploiter un entrepôt douanier pour les boissons enivrantes dans la ville en question?

2. Dans ce cas, quelle mesure, s'il en est, le département a-t-il prise à ce sujet?

3. Le département des Douanes et de l'Accise sait-il qu'un intéressé de la compagnie susdite et de son entrepôt d'Halifax a été dans le cours de la dernière année accusé d'avoir enfreint les lois des douanes et de l'accise?

4. Dans ce cas, cette personne a-t-elle été poursuivie, ou a-t-on recommandé de la poursuivre? A quel stage est-on de cette affaire?

5. Si l'on n'a pas poursuivi ou recommandé des poursuites, pourquoi ne le fait-on pas?

L'hon. P. J. A. CARDIN (au nom du ministre des Douanes):

1. Oui. La contravention, cependant, n'a pas eu lieu à l'entrepôt douanier de la compagnie.

2. Une enquête a été faite et toutes les opérations de l'entrepôt ont été trouvées régulières.

[L'hon. M. King.]

3. Oui.

4. Un avocat a été nommé pour représenter la couronne et poursuivre la compagnie, s'il y avait des preuves suffisantes contre elle. L'avocat a fait rapport qu'il n'y avait pas assez de preuves pour faire condamner la compagnie ou n'importe lequel de ses agents.

5. Répondu sous le n° 4.

TRANSPORT GRATUIT SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX

M. GARLAND (Bow-River) demande:

1. La commission des chemins de fer a-t-elle récemment réglé que les sous-ministres et leurs familles auraient droit de passage gratuit sur les chemins de fer du Canada?

2. Des fonctionnaires et (ou) leurs familles ont-ils droit de passage gratuit ou réduit sur les chemins de fer du Canada?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Aux termes d'une ordonnance générale de la commission des Chemins de fer du Canada, n° 274, en date du 20 novembre 1919, les voies ferrées qui relèvent de la commission ont l'autorisation de transporter gratuitement certains fonctionnaires du gouvernement canadien,—entre autres les sous-ministres du gouvernement fédéral et ceux qui ont le rang de sous-ministre. L'ordonnance n° 36140, du 9 mars 1925, a modifié ladite ordonnance générale n° 274, à la prière de l'association des chemins de fer du Canada, adressée à la commission le 12 juin 1922, en ajoutant à la fin de la clause (f) de ladite ordonnance n° 274, les mots suivants: "et les membres de leurs familles qui sont à leur charge".

2. Les tarifs réduits sur les chemins de fer de l'Etat accordés autrefois aux fonctionnaires furent abolis voilà des années.

Les seuls fonctionnaires qui peuvent aujourd'hui jouir du transport gratuit sont ceux mentionnés dans la réponse au n° 1 et (a) les hauts fonctionnaires et employés du ministère des Chemins de fer et Canaux ou leurs familles; (b) les secrétaires de ministres; (c) certains fonctionnaires des départements des Douanes, de l'Immigration et des Postes lorsqu'ils voyagent par affaires officielles.

LE VAPEUR "MURRAY STEWART"

M. SIMPSON demande:

1. Le vapeur *Murray Stewart* est-il encore au service du département de la Marine et des Pêcheries?

2. Ce vapeur a-t-il été acheté de M. Stewart, de Toronto, récemment intéressé dans la Home Bank, ou a-t-il été baptisé d'après lui?

3. Combien le Gouvernement a-t-il payé ce vapeur?

4. Combien a coûté l'exploitation de ce vapeur en 1924, y compris les réparations, fournitures, salaires d'équipage, etc.?

5. Combien de jours pendant la saison de navigation de 1924 ce vapeur a-t-il été en service, et combien de jours a-t-il été immobilisé au quai de Parry-Sound ou ailleurs?

6. Le département a-t-il jugé que ce vapeur était propre au service qu'il devait faire?

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui.

2. Acheté de James Frederick Martin Stewart.

3. $80,000.

4. $27,208.38.

5. Nolisé du 20 avril 1924 au 30 septembre 1924, et du 25 novembre 1924 au 23 décembre 1924.

6. Oui.

PUBLICATIONS OFFICIELLES EN LANGUE FRANÇAISE

M. DOUCET demande:

1. Pourquoi l'introduction au rapport annuel de l'instruction publique au Canada pour 1923, publié et distribué par le Bureau des statistiques, n'a-t-elle pas été traduite en français?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de diminuer à l'avenir le nombre des publications officielles françaises?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. L'introduction au rapport annuel de l'Instruction publique, 1923, a été traduite en français. On en publie une édition distincte en français.

2. Non.

DEBOUCHE DE CHEMIN DE FER DANS LA REGION DE LA PAIX

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Le rapport touchant les transports dans la région de la rivière de la Paix est-il parvenu au ministre des Chemins de fer? Sinon, ne juge-t-il pas qu'il est temps de convoquer une conférence ou de faire quelque démarche qui hâte la solution de ce problème?

L'hon. M. GRAHAM: La dernière partie de cette question est peu aimable. Je m'attends à avoir un entretien avec les chefs des chemins de fer demain. Ce n'est pas une conférence comme l'a dit ou compris mon honorable collègue. J'ai demandé aux chefs des chemins de fer de me rencontrer demain pour savoir ce qu'ils ont à dire à ce sujet.

LA CONVENTION AVEC L'AUSTRALIE

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) est-il en mesure de faire une déclaration à la Chambre au sujet du traité avec l'Australie? Si sa réponse est que les choses sont au même point où elles étaient le dernière fois qu'il en a parlé, voudra-t-il nous expliquer quel rapport cela peut avoir avec les conditions mêmes du traité et si, entre temps, on ne pourrait pas déposer le traité qui a déjà été signé, bien qu'il n'ait pas été ratifié? Même si nous ne pouvions pas nous prononcer, ce serait avantageux pour nous de pouvoir l'étudier.

M. MACLEAN (York-Sud): J'ai reçu hier, une lettre d'une maison de commerce qui s'intéresse beaucoup à l'exportation du papier et qui voudrait que le projet fût approuvé. Si le ministre veut voir la lettre, je la lui ferai parvenir.

L'hon. M. GRAHAM: Nous en avons tous reçu une semblable.

L'hon. M. ROBB: J'en ai reçu plusieurs. Je n'ai rien à ajouter à la déclaration que j'ai faite il y a quelques jours, si ce n'est que je tiens à reprendre mon très honorable collègue (M. Meighen). Il sait qu'il n'y a pas de traité entre les deux dominions. On se sert de l'expression: convention. On n'a signé aucun traité, comme le laisse entendre le très honorable leader de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: On a signé une convention?

L'hon. M. ROBB: Pas de convention non plus. Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit, il y a quelques jours.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ne pas déposer la convention sur le bureau de la Chambre? Le ministre dit qu'il y en a une.

L'hon. M. ROBB: Non, j'ai dit qu'aucune convention n'avait été signée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors on en est encore aux pourparlers?

L'hon. M. ROBB: Oui.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Robb (ministre intérimaire des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. HUMPHREY: Il y a trois principales raisons qui me font prendre part à ce débat: d'abord, pour donner, si possible, un compte rendu exact de la situation présente et passée de la Colombie-Anglaise et surtout de ma circonscription; ensuite, pour signaler au Gouvernement quelques lois auxquelles cette province et ma circonscription en particulier s'intéressent et, enfin, pour exposer à la Chambre mon opinion sur le budget. Mes remarques qui seront brèves, seront inspirées par la confiance. Je suis plein d'optimisme et j'ai une confiance absolue dans ma province et dans mon pays.

J'ai écouté très attentivement presque tous les discours qui ont été prononcés au cours de ce débat. Beaucoup m'ont fait une grande impression et j'ai remarqué que la plupart étaient marqués d'un fort pessimisme. Je me

suis souvent dit en les écoutant que cela me faisait plaisir et que je me considérais heureux de vivre dans une province, dans une circonscription où, d'après moi, ce pessimisme est inconnu. C'est pour cela d'abord que je prends la parole. Je pourrai ajouter que la plupart des discours prononcés au cours de ce débat ont porté soit sur la protection, soit sur le libre-échange et on peut en dire autant de beaucoup d'autres discours prononcés dans cette enceinte; tantôt c'est la protection, tantôt c'est le libre-échange qu'on nous dit devoir guérir tous nos maux. Le fait est qu'on a qualifié de tous les noms possibles l'exposé budgétaire présenté par le ministre intérimaire des Finances (M. Robb). Je ne relèverai pas ces remarques, mais je vais tâcher d'exposer quels sont les problèmes les plus importants de notre pays, ou du moins ceux que je considère comme étant les plus importants.

Pour moi, j'estime que la question du tarif douanier n'est pas la plus importante pour le Canada, aujourd'hui. Je sais parfaitement bien qu'il existe au Canada des gens qui ont étudié à fond la question du tarif et qui soutiennent qu'elle est la plus importante. Pour ma part, je prétends que les questions de l'abaissement des impôts, des dépenses et des transports ont une plus grande importance pour le peuple que la simple question du tarif.

Mon désir est d'envisager les affaires du pays comme celles d'une importante maison d'affaires, celles d'une entreprise particulière et d'exiger, si c'est possible, une diminution du fardeau des taxes en même temps que l'adoption d'une ligne de conduite tendant à favoriser les intérêts bien compris de la population. Je désire appuyer une politique susceptible de donner le bien-être au pays, de rétablir la confiance publique et, si c'est possible, d'étouffer ces histoires malheureuses qu'on répand par tout le pays. Si l'on peut faire renaître la confiance autrement qu'en faisant du tarif la question primordiale je suis d'avis que cela aidera à diminuer le fardeau des impôts.

Néanmoins, je désire expliquer mon attitude à la Chambre. Mon premier devoir est vis-à-vis du travailleur et du cultivateur. Je ne me suis pas fait élire sous l'égide et avec la protection d'aucun parti politique et cela explique, peut-être, les attitudes que je suis à même d'adopter et comment je puis examiner certaines questions sous un point de vue différent. N'ayant à répondre de ma conduite à aucune organisation politique et n'étant responsable qu'à mes commettants, surtout aux ouvriers et aux cultivateurs, ma position peut être différente en ce qui regarde certaines déclarations auxquelles je vais faire allusion.

[M. Humphrey.]

Sans perdre de vue ma principale raison de prendre part à ce débat, je veux un moment faire allusion à la situation existante en Colombie-Anglaise. Hier soir, nous avons entendu un fort intéressant discours prononcé par l'honorable député de New-Westminster (M. McQuarrie). A la fin de ses remarques, en sa qualité de représentant de cette province, il a parlé de la situation en Colombie-Anglaise. Ayant l'honneur et l'avantage de représenter aussi une circonscription de cette province je ne puis appuyer tout ce qu'il a avancé hier soir et j'aimerais à décrire la situation telle que je la trouve actuellement dans la province et en particulier, dans ma circonscription, sans oublier les observations des orateurs précédents, surtout du ministre des Travaux publics (l'hon. M. King) et du représentant de New-Westminster. Si j'affirme que j'ai confiance dans le pays et que je suis plein d'optimisme c'est que je me base sur l'état de choses actuel en Colombie-Anglaise. Dans ma circonscription, il y a des années que la situation commerciale n'a pas été aussi bonne. L'activité augmente dans l'industrie minière et pour ainsi dire dans toutes les autres industries. Il suffit d'ouvrir un journal de la Colombie-Anglaise pour se rendre compte de l'exactitude de ces déclarations. L'augmentation de l'activité est remarquable, non seulement dans une partie de la Colombie-Anglaise, mais bien dans la province tout entière.

Je ne saurais donner les raisons de cette période de prospérité et mon intention n'est pas de louer ou de blâmer qui que ce soit. Je me contente de dire ce qu'est la situation en Colombie-Anglaise et si le Gouvernement désire s'attribuer une partie du mérite, je n'hésite nullement à le lui accorder. Nous prenons la situation telle qu'elle est dans cette province et après avoir entendu les remarques de l'honorable député de New-Westminster, hier soir, la Chambre pourrait être portée à croire que l'état de choses en Colombie-Anglaise est celui qui a été décrit par presque tous les députés qui siègent à ma droite. Dans ce cas, je veux dépeindre à ma manière la situation telle que je la vois. En traitant des questions qui intéressent la Colombie-Anglaise, l'honorable député de New-Westminster a fait allusion au ministre des Travaux publics (l'hon. M. King) et a fait observer que, comme le ministre du Travail (l'hon. M. Murdock) il tentait de peindre en rose la situation de notre province. Je cite ses observations.

Le ministre des Travaux publics nous a dit que les affaires étaient très prospères, que la situation était bonne en Colombie-Anglaise et il a surtout fait allusion à l'industrie forestière, aux pêcheries, aux mines...

Plus loin, il ajoute:

C'est très bien. Je partage l'avis du ministre des Travaux publics et je conviens que la situation s'améliore en Colombie-Anglaise. Mais en quoi le Gouvernement y a-t-il contribué?

Or, comme je l'ai déjà dit, ma mission n'est pas de défendre le Gouvernement, mais simplement de rendre un compte exact de la situation dans ma province et peut-être d'ajouter un mot de critique. L'honorable député a ajouté:

Le Gouvernement n'aide pas l'industrie minière; il ne construit même pas une fonderie de minerai sur la côte du Pacifique où le besoin s'en fait si vivement sentir; de fait le Gouvernement ne fait rien du tout pour aider l'industrie minière. J'ajoute que toute prospérité dont peut jouir l'industrie minière n'est due à aucun des actes du Gouvernement.

Je ne m'occupe pas outre mesure de ces déclarations et je ne désire nullement critiquer vivement les paroles que l'honorable député a cru bon de prononcer. Mais à titre de représentant d'une circonscription où s'exploitent des mines, je me crois qualifié pour représenter la situation assez exactement. Mon honorable ami demeure à New-Westminster, et je ne sache pas qu'il y ait là beaucoup de mines, non plus que dans le voisinage. Par contre, le Kootenay-Ouest est pour ainsi dire, une région minière et l'exploitation des mines constitue l'une de ses meilleures richesses. Je puis donc traiter le sujet. A mon sens, il y a plusieurs choses qui ont contribué à améliorer la situation et à ramener l'activité dans l'exploitation des mines. Et cette industrie étant pour nous la plus importante, il va de soi que sa prospérité intéresse le cultivateur, l'ouvrier, le producteur et le consommateur dans cette province. La prospérité de l'industrie minière dans la Colombie-Anglaise contribue aussi à la prospérité d'autres régions du Dominion.

L'approbation par le Parlement du projet du gouvernement actuel d'envoyer des représentants à l'exposition de Wembley a été quelque peu critiquée. Je suis l'un de ceux qui l'ont approuvé de tout cœur dans le temps, et tout ce que j'ai appris depuis, non seulement des représentants de ce Parlement, mais aussi des représentants des gouvernements provinciaux m'induit à croire que cette représentation a été l'un des moyens de ramener l'activité dans nos régions minières. Pour ma part, j'ai toujours cru que nous ne devons pas perdre une occasion de vanter nos ressources, car n'oublions pas que ces gisements sont l'une de nos grandes richesses. La présence de nos représentants à Wembley a déterminé le placement de milliers de louis de fonds étrangers, entre autres, dans notre région. Des gens de la Grande-Bretagne, et surtout d'Angleterre, renseignés par nos représentants, sont venus durant l'été voir nos mines, et y ont engagé les milliers de louis qu'ils étaient autorisés à placer. Cela a eu lieu durant l'année écoulée et a contribué à ramener la confiance parmi notre population ainsi qu'à développer nos mines. Mais il en est résulté un autre avantage aussi; en intéressant la mère patrie dans l'exploitation de nos ressources et les bailleurs de fonds anglais au développement de nos mines, les relations entre les deux pays se trouvent un tant soit peu resserrées. Et voilà comment notre représentation à Wembley me semble avoir accompli quelque chose. Les fonds placés dans notre région ont permis d'entreprendre l'exploitation de gisements de grande valeur qui restaient improductifs. Je crois que les gisements de cette région sont les plus considérables du nord de l'Amérique; en tout cas, nous y avons la plus grande fonderie du continent nord-américain. Les opérations de l'entreprise bien connue sous le nom de Consolidated Mining and Smelting Company sont une preuve que les affaires ont repris et que la population redevient optimiste. Elle a publié son rapport annuel il y a deux ou trois jours, et que le gouvernement actuel s'attribue ou non le mérite de la situation dans ce district, il reste qu'une certaine loi relative à l'exploitation minière, a été votée sous la présente administration, que cette compagnie se trouve financièrement solide et que c'est un grand bien pour la région.

M. McQUARRIE: De quelle loi l'honorable député parle-t-il?

M. HUMPHREY: L'on voit que mon honorable ami n'habite pas une région minière, autrement, il ne poserait pas cette question. Il devrait savoir que ce Parlement a voté il y a deux ans une loi accordant une prime à la production du cuivre et que cela est pour quelque chose au moins dans la situation actuelle.

M. McQUARRIE: Ne renouvelait-on pas simplement la prime?

M. HUMPHREY: Non. Encore une preuve que l'honorable député n'est pas bien au fait des choses relatives à l'exploitation des mines. Jusqu'à 1921, une commission du tarif très dispendieuse voyageait à travers le pays, et cette compagnie reçut la promesse d'une prime, mais celle-ci ne fut accordée qu'en 1922 après l'avènement du gouvernement actuel. Mon désir n'est pas de critiquer mais simplement d'exposer les faits à la Chambre. Que le mérite en soit attribué à qui il revient, et s'il y a lieu à critiquer, je suis le premier à la formuler, mais j'allais dire...

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député sait-il quand les primes à la production du plomb et du zinc furent accordées et quel en fut le résultat?

M. HUMPHREY: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas de renseignement particulier. Je sais très bien cependant que ces primes furent accordées par l'ancien gouvernement et je sais aussi qu'elles n'existent plus aujourd'hui; dès que la compagnie actuelle et d'autres furent en mesure de poursuivre leurs opérations sans ces primes, ces dernières cessèrent automatiquement.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne nous dira-t-il pas quels ont été les résultats de l'octroi de ces primes, cependant?

M. HUMPHREY: Je n'ai pas les faits qui me permettraient d'étudier tous les résultats. J'ignore si on pourrait indiquer certains résultats particuliers aujourd'hui. Je suis bien prêt à admettre qu'à l'époque où les primes à l'extraction du plomb et du zinc étaient en vigueur, les résultats furent excellents.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces résultats sont encore là.

M. HUMPHREY: Dans une large mesure, l'effet a disparu. Il n'existe plus de primes à l'extraction du plomb et du zinc dans la province aujourd'hui. Je suis bien prêt à admettre que c'était un moyen d'établir l'industrie du plomb et du zinc sur une base solide. Par exemple, en 1924, cette institution particulière a vendu du plomb et du zinc pour une valeur de près de 15 millions. Mais je veux souligner le fait que les conditions de l'industrie minière s'améliorent chaque année. Si cette amélioration est le résultat de mesures législatives, je veux bien reconnaître le fait. Me permettra-t-on de citer un passage du rapport annuel de la compagnie, rapport publié il y a quelques jours? Ce passage est intéressant:

> Après avoir pourvu aux frais de l'usine génératrice, à la dépréciation, à l'épuisement de la propriété, et avoir payé l'intérêt sur les emprunts à la banque, les profits nets ont été de $4,341,014.30 contre $2,401,346.71 en 1923, $1,467,528 en 1922 et $570,043 en 1921.

Je n'ai pas besoin d'assurer la Chambre que cette comparaison indique très clairement que l'industrie n'est pas à la veille de disparaître. Je suis persuadé que l'industrie minière en général s'améliore et ces faits contredisent quelques-unes des déclarations de nos amis qui siègent à ma droite à l'effet que nos industries disparaissent. Du moins l'industrie minière ne disparaît pas dans la Colombie-Anglaise et presque toutes les industries font plus ou moins de progrès.

M. McQUARRIE: Mon honorable ami veut-il parler de l'aviculture?

M. HUMPHREY: La disparition de cette industrie ne me préoccupe pas autant. Je sais que l'on s'est adressé au Gouvernement et à certains députés relativement à cette industrie pour les mêmes raisons, à peu près, que celles que l'on a avancées relativement au développement de Vancouver. Je ne crois pas devoir aller aussi loin pour ce qui est de l'industrie avicole que pour certaines autres industries. Presque toutes les questions soulevées au cours de ce débat se rapportent ou à la protection ou au libre-échange; nos amis qui siègent à ma droite basent leurs théories sur la protection et, conséquemment, je suis moins intéressé car je ne puis considérer la protection comme une des grandes questions du jour.

Poursuivant mes remarques sur la situation dans la Colombie-Anglaise, j'hésite à sortir des bornes de ma circonscription,—car je comprends que les représentants des autres collèges électoraux de ma province connaissent mieux la situation dans leurs districts,—mais je demanderai l'indulgence de mes honorables amis si je me permets de toucher à une question en particulier; je veux parler du remboursement des déposants de la Home Bank. Fernie a souffert sérieusement; les déposants de la Home Bank de cette ville ont perdu plus de $800,000. En dépit d'une grève prolongée des mineurs, et de cette perte énorme, la ville et le district de Fernie, me dit-on, entrent maintenant dans une ère de prospérité. D'après ce que l'on me dit, jamais l'industrie minière n'a été aussi prospère qu'elle l'est aujourd'hui. Mais on me dit que la faillite de la Home Bank a frappé tous les citoyens à peu d'exceptions près. Comme je l'ai dit, d'autres représentants, peut-être, sont mieux renseignés sur les conditions locales, mais comme je demeure dans le district avoisinant celui de Fernie, et étant mêlé à tout ce qui touche à la localité, je manquerais à mon devoir, il me semble, si je n'exposais pas le besoin urgent de présenter une mesure en vue de rembourser les déposants de la Home Bank. Une mesure législative à cet effet rétablirait la confiance, si importante non seulement pour les gens du district de Fernie mais pour ceux des autres districts.

Toujours au sujet des conditions qui existent dans ma province, dans mon district surtout, je dirai que l'année 1924 a été la meilleure que les producteurs de fruits aient connue depuis longtemps. On a obtenu des prix plus élevés et comme les producteurs de fruits se trouvent maintenant dans une meilleure situation financière, ils ont en l'avenir une

confiance qui ne peut produire que de bons résultats. L'enquête sur la coalition des distributeurs de fruits, conduite l'an dernier, a produit son effet et il nous est permis d'espérer que le Gouvernement poursuivra ses investigations pour le plus grand bien des producteurs de fruits de la Colombie-Anglaise. L'enquête a révélé un état de choses inouï et je compte que le Gouvernement légiférera de la façon nécessaire, bien que les provinces ne jugent pas à propos de prendre l'initiative.

Je manquerais à mon devoir envers mes électeurs si je ne continuais à supplier le Gouvernement de faire adopter quelque loi relativement à l'immigration asiatique. Je dirai que la situation actuelle en Colombie-Anglaise, et tout particulièrement dans mon comté, est meilleure qu'elle ne l'était il y a quatre ou cinq ans. J'ai entendu beaucoup louer la loi adoptée par ce Parlement pour restreindre l'immigration chinoise. Mais je voudrais supplier le Gouvernement d'aller plus loin et de continuer le bon travail commencé en faisant observer les règlements d'une façon plus sévère et en faisant adopter une autre loi relativement à l'immigration japonaise. Si la politique déjà adoptée peut être continuée à l'égard des Japonais, je suis sûr que cela recevra l'approbation de la population de la Colombie-Anglaise.

Je n'ai pas besoin d'insister sur la nécessité d'une loi concernant les pensions au vieil âge, car je remarque que le Gouvernement a fait inscrire au Feuilleton un projet de résolution à ce sujet. D'après ce que j'en peux voir, sa proposition recevra mon appui cordial.

Je voudrais dire quelques mots sur une couple de questions concernant nos soldats revenus de la guerre. Comme ces questions font l'objet d'avis apparaissant au Feuilleton, il ne sera pas nécessaire de les discuter en détail. Mais j'aimerais à parler de l'un des rapports présentés par le comité spécial parlementaire nommé l'an dernier pour s'occuper de ces questions. J'ai toujours prétendu que la situation des soldats revenus de la guerre en Canada n'est pas ce qu'elle devrait être, en dépit de la législation adoptée à ce sujet. On pourrait épargner beaucoup d'argent en réorganisant les divers bureaux de pensions et les personnels médicaux. Je sais que le rapport présenté l'an dernier à la Chambre n'a pas été approuvé par cette dernière, mais je tiens à faire remarquer que cette proposition a été adoptée par le comité spécial et référée à la Chambre, et le Gouvernement est tenu d'y porter au moins quelque attention. J'aimerais à faire insérer dans le hansard le cinquième rapport de ce comité, présenté à la Chambre le 15 juillet 1924. Ce rapport se lit comme suit:

Vu le mécontentement général existant chez les soldats revenus de la guerre et ailleurs, et vu les représentations faites relativement à l'attitude manifestée par le bureau des commissaires des pensions pour le Canada, votre comité a entendu des témoins et, après avoir étudié la question avec soin, en est arrivé aux conclusions suivantes:

Que les intérêts des soldats revenus de la guerre seront mieux sauvegardés et que les intentions du Parlement seront mieux réalisées si l'on interprète d'une façon plus sympathique la loi des pensions et ses annexes, et que ceci ne peut se faire mieux que par la réorganisation du bureau des commissaires des pensions pour le Canada et des services médicaux qui y sont attachés.

Votre comité suggère donc au Parlement de demander au Gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour donner effet à cette résolution.

Ce rapport exprimait les sentiments des vétérans en général, et si le Gouvernement peut trouver moyen de lui donner effet, je suis certain que l'on épargnera des sommes considérables et que l'on contribuera beaucoup à faire cesser le mécontentement qui règne présentement chez les soldats revenus de la guerre.

On a attiré mon attention sur une résolution adoptée par la succursale de Nelson de l'Association des vétérans de la Grande guerre, et je constate aussi que cette résolution était incluse dans le mémoire présenté cette année au Gouvernement par l'Alliance des vétérans du Dominion. Elle se lit comme suit:

Attendu que le 11 novembre reste et devrait toujours rester dans la mémoire et dans le cœur des Canadiens comme l'anniversaire d'un jour de réjouissance et d'actions de grâce; et attendu qu'il est juste et raisonnable que cette date soit commémorée à jamais pour faire vivre dans l'esprit du peuple le souvenir du sacrifice suprême fait par 60,000 de nos camarades qui sont morts pour leur pays, il est résolu:

Que la succursale de Nelson de l'Association des vétérans de la Grande guerre se déclare fortement opposée à ce que l'anniversaire de l'armistice soit observé à une date autre que le 11 novembre, date qui devrait être déclarée fête légale par une loi.

On devrait donc voir à ce que la loi actuelle, adoptée en 1921, se lise comme suit:

"Le onze novembre, étant le jour de 1918 où la Grande guerre a été terminée d'une façon triomphale par un armistice, sera un jour de fête légale et sera observé comme tel sous le nom de Jour de l'Armistice."

Cette résolution est appuyée pratiquement par toutes les organisations sociales de ma ville et c'est le vœu des représentants de l'Alliance des vétérans du Dominion. Je n'ai pas besoin d'entrer dans les détails; il est évident, je crois, que le Gouvernement devrait prendre des mesures pour faire reconnaître le 11 novembre comme jour de fête légale. On ne devrait pas donner suite à la coutume, introduite l'an dernier, de faire coïncider le jour de l'armistice avec le jour d'actions de grâce; il n'y a pas de doute que, si l'on veut choisir, la préférence ne doive être donnée au 11 novem-

bre. Je compte que le Gouvernement reconnaîtra la valeur et l'importance de cette résolution.

L'une des questions les plus importantes qui se présentent à nous aujourd'hui est, je crois, celle du transport. C'est un problème qui occupe l'opinion publique depuis quelques années, et qui, sans doute, s'imposera encore plus à notre attention, cette année. Pendant les quelques dernières années, on s'est plaint des prix de transport élevés et on les a critiqués, disant que ces prix sont si élevés à cause des salaires excessifs versés aux employés de chemins de fer. Comme je me suis occupé, de diverses façons, de la construction et de l'exploitation des voies ferrées, non seulement en ce pays, mais aussi aux Etats-Unis et comme j'ai eu l'avantage d'étudier l'état des chemins de fer, non seulement en Grande-Bretagne, mais aussi sur le continent européen, au cours des vingt dernières années, je crois pouvoir parler de cette question avec quelque connaissance de cause, en particulier au point de vue de l'employé de chemins de fer. Je suis persuadé qu'on a fait une propagande bien organisée pour tromper l'opinion publique au sujet du haut prix de transport par voie ferrée et pour créer l'impression qu'il est dû aux salaires des employés de chemins de fer. On a organisé une propagande dans le but de créer cette impression; je désire étudier un moment cet aspect de la question, étant donné ma position à l'égard des ouvriers et parce que je suis en contact immédiat avec les ouvriers, les employés de chemins de fer et le problème ferroviaire. Mon seul but est de porter les faits véritables à la connaissance de la Chambre et de ceux qui s'intéressent à la question. Plusieurs sont venus me voir et j'ai discuté avec eux ce problème, leur disant qu'on les avait induits en erreur en leur faisant croire que les prix de transport élevés sont le résultat direct des hauts salaires versés aux employés de chemins de fer. Les ouvriers ne s'intéressent au prix du transport qu'autant que ce prix aura pour résultat la prospérité des voies ferrées et du pays; ils ne demandent, et, que je sache, n'ont tenté d'obtenir, que la reconnaissance de leurs droits légitimes. J'espère que le Parlement ne soulèvera pas la question des salaires quand le temps viendra d'étudier la fixation des prix de transport. Je crois que les directeurs de nos diverses compagnies de chemins de fer sont parfaitement capables de fixer le salaire de leurs employés, et à ce propos j'aimerais citer un passage d'un discours prononcé par sir Henry Thornton:

Les syndicats ouvriers existent. On ne peut s'en débarrasser, et il vaut beaucoup mieux travailler de concert avec eux que de les combattre. J'ai acquis une vaste expérience des questions ouvrières, des deux côtés de l'Atlantique, plus particulièrement peut-être en Angleterre, et je n'ai jamais rencontré encore un chef de syndicat ouvrier ou un syndicat ouvrier qui agît autrement que d'une manière loyale.

[M. Humphrey.]

Il ajoute:

Je ne vois pas pourquoi se renouvelleraient sans cesse les querelles entre le capital et le travail. Je crois que le travail, traité convenablement, répondra toujours à notre attente.

Je crois que les ouvriers adopteraient pratiquement la même attitude. C'est un fait bien connu que l'état des ouvriers canadiens est aussi satisfaisant, aujourd'hui, qu'en tout autre pays; mais, à cause de l'impression fausse, comme je l'appellerais, qui a été créée, peut-être par les membres de cette Chambre, non pas directement mais indirectement, à l'effet que les salaires ont été cause d'un certain état de choses, je désire m'arrêter un peu à ce point.

Au mois de septembre, l'an dernier, on demanda à la commission des chemins de fer de réduire les prix de transport. Si je ne me trompe, la cause n'a pas encore été instruite. La requête fut présentée le 11 septembre 1924, et en demandant une réduction des prix de transport, les requérants prétendaient que les salaires des employés doivent être réduits. Je crois que la compagnie qui a présenté la requête fait partie de l'Association des manufacturiers, et j'ose prétendre que son acte était une tentative préméditée de créer dans le public l'impression que les salaires des employés de chemins de fer sont trop élevés. La requête fut présentée par la Tudhope Anderson Company Limited, de Winnipeg, laquelle possède une usine dans la ville d'Orillia (Ont.). Elle demanda à la commission des chemins de fer:

...un jugement déclarant que tous les présents tarifs du transport, fixés et publiés par la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien et par la compagnie du chemin de fer National-Canadien et que l'ensemble des prix sur lesquels sont fondés les tarifs ainsi fixés et publiés, et qui sont inclus dans ces tarifs, sont injustes, excessifs, créent une disparité de traitement et sont contraires aux dispositions de la loi des chemins de fer; et que ces prix, tels qu'ils sont fixés et publiés, constituent une exaction injuste, déloyale et déraisonnable au détriment des expéditeurs et des consommateurs de marchandises au Canada, et extorquent injustement des expéditeurs et des consommateurs de marchandises au Canada de grandes sommes d'argent, et que, pour assurer une saine politique nationale et l'égalité de traitement entre les expéditeurs et les consommateurs de marchandises au Canada, d'un côté, et lesdites compagnies de voies ferrées et leurs employés, de l'autre, ils devraient être interdits et abolis.

La compagnie ajoute:

Les dits tarifs, le régime des prix de transport des marchandises qu'ils consacrent ainsi que les exactions auxquelles ils donnent lieu sont absurdes, injustes, préjudiciables et exorbitants, en raison de ce que dans l'élaboration de ces dits tarifs on fait la large part à

ce que représentent les salaires des employés de ces dites compagnies de chemins de fer. Sur cette part représentant les salaires que les compagnies paient à leurs employés du service du transport des marchandises et autres services connexes, sont prélevés des salaires trop élevés, injustes, exagérés et préjudiciables, grâce auxquels ces employés peuvent mener, et effectivement mènent, un train de vie supérieur aux dépens des expéditeurs, et notamment des producteurs de céréales, des éleveurs et des agriculteurs, qui voient les gains provenant de la vente de leurs produits diminuer sensiblement du fait des tarifs élevés qu'on exige pour le transport. Ces producteurs, comme groupe, ont beaucoup à souffrir; ils ne peuvent vivre convenablement et ce, en bonne partie, à cause de ces prix exorbitants dont il est question ci-dessus.

La Tudhope Anderson Company, Limited, déclare de plus que les dits salaires payés aux dits employés de chemins de fer sont démesurement élevés, injustes, exagérés et préjudiciables à comparer avec ceux des travailleurs industriels par tout le Canada et en raison des charges que comportent ces tarifs, des ouvriers des autres industries sont forcément diminués et leur genre d'existence se trouve abaissé injustement et sans raison.

La Tudhope Anderson Company, Limited, déclare en outre que ces dits employés de chemins reçoivent des salaires beaucoup trop élevés et exorbitants leur permettant de vivre dans le luxe, ce qui ne saurait être quand on considère la nature des services qu'ils rendent en comparaison de ceux que rendent les autres groupes d'employés dans tout le Canada, qui sont beaucoup moins rétribués.

La Tudhope Anderson Company, Limited, déclare de plus que les salaires des dits employés de chemins de fer ont été augmentés au cours de la guerre et quelques temps après alors que les prix des denrées et des salaires étaient à la hausse et quoiqu'une diminution des salaires et des prix des denrées se soit produite, les salaires des employés des dites compagnies de chemins de fer sont maintenus par ces compagnies à un chiffre injustement élevés et ces dits employés de chemins de fer ont l'avantage d'avoir des salaires en réalité d'un montant plus considérable que ceux qu'ils ont eu auparavant, tandis que les salaires réels payés aux autres ouvriers et les prix réels qu'on paie aux producteurs de denrées sont beaucoup plus bas que les salaires et les prix du temps où les salaires des dits employés de chemins de fer furent augmentés conformément à la décision dite "McAdoo Award".

La Tudhope Anderson Company, Limited, expose que l'intérêt public et l'intérêt de toutes les classes sociales, à l'exception des employés de chemins de fer, réclament et exigent qu'on abaisse les tarifs du transport des marchandises en diminuant ce qui constitue la part payée en salaires aux dits employés de chemins de fer, et qu'on devrait donner instruction et commander aux dites compagnies de chemins de fer de soumettre leurs tarifs, où la part de la main-d'œuvre serait réduite de façon à ramener les salaires de ces dits employés de chemins de fer au niveau de ceux des employés des autres industries et à les proportionner équitablement aux prix courants des denrées transportées par les dites compagnies de chemins de fer.

La Tudhope Anderson Company, Limited, déclare, au surplus, que si l'on prétend ou si l'on démontre que les dites compagnies de chemins ne peuvent abaisser les taux des salaires injustes qu'elles paient, à cause des grandes facultés de traiter dont disposent ces employés et de leur prestige économique et politique, et de plus dans la crainte que leur refus éventuel d'une diminution amène une interruption générale dans le service des chemins de fer dans tout le Canada, qu'on avertisse les dites compagnies et qu'on leur donne instruction qu'elles devront prendre à leur charge la part des dits salaires jugée exorbitante et injuste, en diminuant le chiffre de leurs bénéfices ou en augmentant celui de leur déficit, selon le cas afin que les propriétaires des chemins de fer portent le fardeau de cette surcharge et ne puissent pas l'imposer aux expéditeurs

Je demande bien pardon à la députation de lui avoir donné lecture d'un document aussi long, mais jai voulu insister sur le fait qu'il existe dans le pays une opinion, fournie par des faits dénaturés, qu'il faut attribuer à ces salaires les tarifs élevés du transport des marchandises. J'ai tenu à répondre à ces assertions aucunement dans le but de donner raison aux compagnies de chemins de fer, mais seulement avec l'idée de mettre devant la députation et le public les faits tels qu'ils sont, en pensant à ce qui va se produire l'année prochaine, et si possible, avec le dessein de triompher du sentiment antipathique et de l'opinion publique tels que ces faits dénaturés les ont fait naître. On a pris pour habitude de toujours jeter le blâme sur les compagnies de chemins de fer et sur les employés quand il s'agit des tarifs de transport des marchandises. Et comme des politiciens ont l'idée de se servir de ces faits pour des fins politiques et les manufacturiers comme un prétexte, je suis certain qu'on m'accordera le privilège de répondre quelque peu à ces prétentions. Représentant en quelque sorte les ouvriers et étant moi-même un des leurs, je ne devrais m'occuper que de la question des salaires. Seulement en entamant ce sujet nous serons amenés à parler de la situation des chemins de fer. Il faudra, en premier lieu rechercher si les ouvriers sont trop bien payés pour leur travail et, aussi, si on administre les compagnies de chemins de fer au Canada avec économie et efficacité. C'est de cet aspect de la question dont je voudrais dire quelques mots.

Pour ce qui est de savoir si nos chemins de fer sont administrés avec efficacité, force nous est de limiter notre comparaison aux chemins de fer des Etats-Unis, vu que les conditions dans ce pays sont comme celles qui prévalent dans le nôtre quant aux chemins de fer. Mais cette comparaison devient injuste pour nos réseaux quand on songe qu'il n'y a au Canada que 221 habitants par mille de voie ferrée tandis qu'on en compte 420 aux Etats-Unis. Il arrive alors qu'au Canada le trafic n'est pas assez dense pour permettre de diminuer le coût moyen du transport d'une tonne. On devrait songer que vu un tel état de choses, il y a lieu d'être satisfaits de maintenir les tarifs à peu près au niveau, où dans les conditions qui prévalent les tarifs sont les plus bas. Quoi qu'il en soit il nous faut mettre nos réseaux en comparaison avec d'autres, et si on choisit ceux des Etats-Unis j'ai la conviction que les nôtres sont administrés avec autant d'efficacité et d'économie que ceux d'aucun autre pays.

Il est également dit dans les représentations faites par cette compagnie et d'autres inté-

ressés que les compagnies de chemins de fer devraient réduire leurs dépenses, tous les ans, et diminuer surtout leurs frais généraux en abaissant les salaires de leurs employés, mais si nous consultons les bilans présentés par le président des chemins de fer nationaux et par celui du Pacifique-Canadien, nous constatons que leurs dépenses d'exploitation ont diminué chaque année, bien que leurs profits nets ne soient peut-être pas aussi considérables. Cela excepté, l'administration de nos voies ferrées est efficace. Comparons avec les réseaux américains le nombre de tonnes de marchandises transportées par mille et par employé. Nous voyons que le nombre moyen de tonnes transportées par le Pacifique-Canadien est 267,836, et par les chemins de fer nationaux, 195,808. La moyenne par employé est 231,872 pour le Canada, et 220,000 pour les Etats-Unis. La députation peut donc se rendre compte que les voies ferrées canadiennes transportent 11,872 tonnes de plus par mille, employé pour employé, que les chemins de fer américains. Un article de rédaction du *Railway Age* fournit d'autres détails et donne les chiffres suivants, et je puis dire qu'on a cité ces chiffres dans d'autres parlements et pour les mêmes fins, d'après ce que j'ai pu apprendre. Ce sont des chiffres que l'on peut confirmer, je pense. Le *Railway Age* affirme que la moyenne des salaires payés en 1923 par les chemins de fer nationaux du Canada a été $1,421, par le Pacifique-Canadien, $1,482 et par les réseaux américains, $1,588. Dans son rapport, le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) déclare que la moyenne de rémunération par heure de tous les employés, du président jusqu'au plus humble, s'élève à 64c. Si nous prenons la moyenne du traitement reçu par les employés de chemins de fer au Canada, aux Etats-Unis, en Italie, en Allemagne et en Suisse, nous constatons que le Canada a les frais de personnel les plus bas au monde, par tonne au mille. Voici ces statistiques:

Pays	Salaire moyen	Nombre d'employés exigé pour transporter 1 tonne mille	Frais de personnel par tonne-mille c.
Canada	$648	5	3.24
Etats-Unis	757	5	3.78
Allemagne	409	23	9.40
Italie	377	24	9.04
Suisse	365	31	11.31

Je déduis de ces chiffres que le coût du transport par tonne-mille est moindre en ce pays qu'en tout autre, si nous prenons en considération la moyenne des salaires, les frais de personnel par tonne-mille et le nombre des employés.

[M. Humphrey.]

Quant à la répercussion des traitements des employés de chemins de fer sur le prix de transport des marchandises, les honorables députés se rappelleront que durant la guerre le coût de la vie s'est accru fort rapidement et que les patrons ont augmenté les salaires pour suivre la marche de la cherté de la vie. Il est significatif que le coût de la vie a augmenté d'abord; c'est une preuve certaine que le relèvement des salaires n'a pas été la cause de la hausse du coût de la vie. Les salaires des employés de chemins de fer n'ont jamais été au niveau de la cherté de la vie. Ils ont atteint leur point culminant en 1920. Depuis, les 200,000 employés de chemins de fer au Canada ont subi une diminution de traitement et la situation est tellement changée que leur rémunération a diminué de 45 millions par année. On n'a pas augmenté les salaires des employés de 1913 à 1918. Néanmoins la vie a renchéri chaque année et en 1920-1921 il y eut une diminution de quelque 15 p. 100 dans les salaires des employés de chemins de fer, une somme de 45 millions par année. C'est là, je crois, la plus grande contribution volontaire faite par aucune classe de travailleurs.

J'aimerais à citer d'autres chiffres touchant les augmentations de salaires accordées depuis 1913 dans d'autres métiers, vu que nous relevons dans les représentations faites par la Tudhope, Anderson Company, l'assertion que les salaires payés au personnel des voies ferrées sont fort supérieurs à ceux des autres employés d'industries et ont subi de plus grandes augmentations. J'ai pris ces statistiques dans l'*Annuaire du Canada* pour 1923, et si nous employons la base de 100, pour 1913, en 1923 les augmentations de salaire étaient les suivantes:

Occupation	Indice 1913	Indice 1923
Bâtiment	100	166.4
Métallurgie	100	174.0
Imprimerie	100	188.9
Extraction de la houille	100	197.8
Main-d'œuvre ordinaire de fabrique	100	181.7
Divers ouvriers de fabriques	100	196.1
Bois de construction	100	170.4
Réseaux électriques	100	186.2
Chemins de fer à vapeur	100	157.4
Coût de la vie, prix du gros	100	153.0

Ce tableau indique que les salaires des employés de chemins de fer ont augmenté de seulement 57.4 p. 100, la hausse la plus minime de salaire parmi ces employés d'industrie, de 1913 à 1923, et le coût de la vie a augmenté d'environ 53 p. 100.

Si nous poussons notre enquête plus loin touchant les doléances de ces diverses compagnies qui attribuent aux salaires des employés les prix élevés de transport des marchandises, nous constatons que les différentes

industries manufacturières qui réclament à cor et à cri une diminution des tarifs de transport et en attribuent le chiffre élevé aux salaires des employés de chemins de fer ont elles-mêmes des statistiques renversantes à nous communiquer touchant l'administration de leurs propres affaires. J'aimerais à relever les commentaires faits par l'honorable député de Neepawa (M. Milne), dans son discours sur le budget, il y a un an. Je crois qu'il cita certains chiffres pour établir le coût de fabrication des lieuses en 1913 et en 1923; il les avait empruntés à la déposition d'un manufacturier faite devant le comité qui fut chargé d'une enquête dans la situation de l'agriculture. Quoique ces chiffres se rapportent aux lieuses seulement, ils indiquent assez bien les prix qu'on paye pour les instruments aratoires en général.

	1913	1922	Augmentation %
Matériaux	$ 45 55	$ 86 21	89
Salaires	25 10	56 77	126
Frais d'exploitation	5 51	26 55	382
Frais d'administration	5 10	38 66	658
Frais de transport	23 91	34 69	45
Frais de livraison	29 41	63 15	114
Succursales	29 41	47 31	60
	$163 99	$353 33	116

Tout compte fait, l'augmentation dans le coût de fabrication des lieuses, au cours de neuf ans a donc été de 116 p. 100. Les frais de transport y figurent pour 45 p. 100, les salaires des ouvriers pour 126 p. 100. Le public aimerait connaître l'explication qu'ont à donner les fabricants sur l'augmentation de leurs frais administratifs qui sont de 658 p. 100. La même chose pourrait se dire des autres genres d'industrie. On verrait que la prétention des fabricants de rapporter l'augmentation des salaires au relèvement des frais de transport n'est qu'une défaite pour masquer leurs méthodes administratives.

Les conditions dans lesquelles se fait l'exploitation des chemins de fer en Canada sont bien différentes de celles qui existent aux Etats-Unis sur plusieurs lignes. Je vais m'y arrêter un instant. Notre climat est beaucoup plus dur qu'aux Etats-Unis, ce qui nécessite l'emploi d'un matériel spécial pour effectuer le transport du grain à certaines saisons de l'année. L'enlèvement de la neige coûte au réseau une dépense annuelle de quatre millions de dollars. Voilà autant de faits dont on doit tenir compte dans la fixation des salaires; malgré cela, je crois que les salaires des employés des chemins de fer en Canada sont plus bas que chez nos voisins, quoique les réseaux des deux pays soient aussi bien administrés les uns que les autres.

J'arrive maintenant au dernier motif que j'ai de discuter la motion du ministre des Finances, invitant l'Orateur à quitter le fauteuil et l'amendement présenté par l'honorable député de York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton). On votera d'abord sur l'amendement. Après avoir fait connaître mon opinion sur les choses qui intéressent particulièrement mon comté, sans perdre de vue les intérêts qui me lient à mes collègues, mais me souvenant de ce que je dois à mes mandants et au pays en général, je n'ai qu'une chose à faire dans les circonstances, c'est de voter la proposition du Gouvernement.

Je ne voudrais pas qu'on dise que je suis influencé de quelque manière. Je soutiens que le bien général exige dans les circonstances actuelles qu'on vote la proposition du Gouvernement, quoique plusieurs de mes amis politiques soient d'un avis contraire. On doit se rappeler que les conditions dans ma province diffèrent essentiellement de celles qui existent ailleurs. Le Gouvernement l'a reconnu et nous a fait des concessions à ce sujet.

Pour ce motif et pour d'autres raisons, je voterai le projet de budget qui a été déposé.

M. HARRIS: Confiance, défaut de confiance et restauration de la confiance, telle a été la note dominante des débuts de l'orateur précédent. Ici dans les rangs conservateurs on ne le cède à personne dans le sentiment de confiance que mérite le pays. Notre collègue, je l'espère, ne confondra pas la confiance dans le pays avec la confiance dans le Gouvernement actuel. Le ministère n'est pas le pays. A-t-on raison de dire que le Gouvernement représente justement le sentiment du pays? A-t-il un mandat des électeurs? Tout le monde regrette l'absence du ministre des Finances (M. Fielding), ce qui a permis au Gouvernement de troubler la stabilité tarifaire. Où sont les libéraux de l'école Fielding? Pourquoi l'ex-ministre de la Justice (sir Lomer Gouin), n'est-il pas au milieu de nous? Où sont les libéraux de l'école Gouin et quelle opinion ont-ils des ministres actuels? Les libéraux protectionnistes ont-ils le droit d'appuyer le Gouvernement? Celui-ci est-il soutenu par la province de Québec? J'en doute fort. S'il a l'appui de la province de Québec, l'ex-ministre de la Justice devrait prendre sa place dans la Chambre. Je l'invite à déclarer son adhésion à la politique énoncée par le Gouvernement. Pas du tout. L'honorable député qui vient de reprendre son siège en traitant de pessimiste quiconque entreprend de critiquer l'attitude du Gouvernement dépasse les bornes. Pour moi, au contraire, l'honorable député qui prend la peine de critiquer la politique ministérielle, fait preuve

d'optimisme. Il se rend compte que le Canada fait fausse route et il pousse l'optimisme jusqu'à critiquer d'abord la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement pour préconiser ensuite des réformes pratiques; il indique les mesures à prendre afin de sortir le pays de l'impasse dans laquelle il se trouve. Je demande à mon honorable ami et à n'importe quel citoyen du Canada doué d'une intelligence ordinaire, comment il se peut que nous manquions de confiance,—non pas dans le Gouvernement—mais dans notre pays, si nous tenons compte de l'avenir superbe qui est réservé à ce grand Dominion du Canada? Jetez un coup d'œil sur les Provinces maritimes et songez un peu aux énormes ressources qui ne demandent qu'à être développées là-bas; songez aux ressources naturelles de la province de Québec, n'oublions pas que notre pays ne renferme que 4 p. 100 de la population totale du globe. Et vous savez tous ce que cela signifie. C'est un fait notoire que le sol de la province de Québec recèle les plus riches gisements d'amiante du monde entier; la province d'Ontario est dans le même cas pour ce qui est du nickel tandis que les provinces de l'Ouest produisent tout le blé nécessaire à l'approvisionnement de l'empire britannique. Mon honorable ami a également énuméré tout à l'heure les vastes ressources que possède la Colombie-Anglaise. A entendre les discours de certaines gens, on inclinerait à croire qu'il est impossible de trouver autre chose en Colombie-Anglaise qu'un petit nombre de Japonais et de Chnois ainsi que quelques billes de bois de sciage. Mon honorable ami, toutefois, nous a fait voir le développement merveilleux de l'industrie minière dans la province de la côte du Pacifique. Et que dire de la vallée de l'Okanagan et de sa magnifique zone fruitière. Songeons un peu aussi aux ressources minérales que recèle le sol de l'Alberta sans compter qu'il renferme 15 p. 100 des approvisionnements de houille du monde entier. Si nous tenons compte de toutes ces énormes ressources du Canada, avons-nous le droit de nous laisser aller au pessimisme? Pas du tout. En ce qui regarde l'avenir du Canada, je suis aussi optimiste que qui que ce soit au pays. Cependant, lorsque je critique l'attitude du Gouvernement, je refuse de m'incliner devant le principe qu'ont posé l'honorable député (M. Humphrey) ainsi que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb), que ces critiques tendent à embarrasser le crédit du pays. Non, monsieur l'Orateur, je n'admets pas cette opinion pour un seul instant.

Le bilan déposé par le ministre intérimaire des Finances est loin de lui faire honneur, pas plus qu'au grand parti libéral du reste. Il ne serait guère honorable pour une entreprise industrielle quelconque de déclarer à ses actionnaires,—c'est-à-dire le peuple canadien dans le cas présent,—qu'elle dépose un certificat de vérification des comptes de la part d'un vérificateur autorisé lorsque ce certificat n'en est pas un du tout au véritable sens que comporte ce mot; il ne s'agit aucunement d'un certificat de vérificateur selon que l'entend le citoyen ordinaire. Il y a quelque chose de ralicalement mauvais du moment que le Gouvernement est obligé de mettre son bilan sous le couvert d'un certificat de vérification plus ou moins valable afin de ramener la confiance dans l'esprit de la population. Pour moi, les résultats des opérations de l'exercice devraient ressortir tout naturellement du bilan sous une forme facilement intelligible pour le public en général; il ne devrait pas être nécessaire d'avoir des pages et des pages d'explications sur les méthodes suivies afin d'arriver à l'équilibre du budget

Le fait pour le ministre intérimaire des Fiances de tenter d'établir, dans le second paragraphe de son exposé budgétaire, de quelle façon le chiffre de la dette nationale a été réduit, constitue une insulte à l'intelligence des citoyens du Canada. Pour quelle raison serait-il nécessaire de fournir pareilles explications? Est-ce que nous ne sommes pas une nation depuis cinquante ou soixante ans? Est-ce que le peuple ne sait pas de quelle façon les comptes publics sont tenus et comment on équilibre nos recettes et nos dépenses? Je le répète, il y a quelque chose de radicalement mauvais pour que le Gouvernement ait recours à ces méthodes. J'aime à me représenter par l'imagination le ministre des Finances (M. Fielding) faisant la revue du bilan de l'exercice. Son exposé budgétaire disait franchement et honnêtement où nous en étions. Il n'hésitait pas à avouer qu'une somme de 31 millions avait été ajoutée à la dette publique, pas plus qu'il n'hésitait du reste à placer le déficit des chemins de fer à l'endroit où il doit être. Mais voici que dans le dessein de dissimuler la diminution de nos revenus par suite de la crise commerciale qui sévit par tout le pays, le ministre intérimaire des Finances se voit dans la nécessité de mettre au compte du chemin de fer National-Canadien un emprunt de 50 millions, contracté par l'administration du réseau national en 1922-1923 au moyen d'obligations garanties par l'Etat. En réalité, dans quelle colonne aurait-on dû inscrire cette somme? Elle aurait dû être ajoutée au chiffre de la dette nationale. Voilà pourquoi, je prétends que le bilan déposé par le Gouvernement n'est ni franc ni honnête, puisque en dépit de ce fait, le ministre proclame que la dette publique a été

diminuée de 35 millions. Mais revenons au certificat des vérificateurs, dont au dire du ministre, une copie a été imprimée sur le bilan, à la page 3 des comptes publics pour 1923-1924. Vous avez sans doute, monsieur l'Orateur, ainsi que tous mes honorables collègues, lu des certificats de vérificateurs de temps à autre. Voici le texte du certificat en question:

Nous avons examiné le bilan du Dominion du Canada tel qu'il était le 31 mars 1924, et nous certifions que le bilan est conforme aux bilans des années précédentes en ce qu'il n'inclut pas dans la dette nette du Dominion les obligations de la compagnie des chemins de fer Nationaux dont le Dominion du Canada s'est porté garant. Ces obligations garanties sont toujours inscrites chaque année dans la colonne des engagements indirects.

Eh bien! ce n'est pas un certificat de vérificateur comme celui que nous trouvons dans le rapport annuel des chemins de fer nationaux canadiens que nous avons reçu hier soir. Le vérificateur exprime-t-il aucune opinion sur l'exactitude du bilan du pays? Pas du tout. Mais à la suite des comptes du réseau national nous trouvons un certificat du genre de celui que nous avons l'habitude de chercher après chaque état de comptes, et qui est ainsi conçu:

Nous certifions que, selon nous, le bilan consolidé ci-dessus est convenablement préparé de façon à donner un aperçu exact et véritable des affaires du réseau, à l'exclusion de la compagnie de chemin de fer du Vermont-Central, à la date du 31 décembre 1924, et nous certifions de plus que, à notre avis, les comptes relatifs aux revenus et aux profits et pertes pour l'année expirant le 31 décembre 1924, qui y sont attachés, sont exacts.

J'ai une autre forme de certificat de vérificateur attaché au bilan d'une compagnie importante. Le voici:

Nous avons examiné l'état et nous l'avons trouvé conforme aux livres de la compagnie. Après mûr examen, nous nous sommes formé une opinion indépendante de la situation de la compagnie. Etant donné cette opinion, et d'après nos meilleurs renseignements et les explications que l'on nous a données, nous certifions que, selon nous, l'état établit justement et véritablement la situation des affaires de la compagnie, en tenant compte des dépenses imprévues, et que toutes les opérations de la compagnie qui sont venues à notre connaissance ont été du ressort de cette compagnie4.

Voilà l'idée que se fait le public d'un certificat de vérificateur. Ce soi-disant certificat que le ministre intérimaire des Finances a jugé nécessaire de citer dans son exposé budgétaire n'est pas une opinion au sujet de l'exactitude ou de l'inexactitude de la comptabilité; il ne dit pas si les emprunts des chemins de fer devraient être inclus dans la dette publique ou placés parmi les frais de premier établissement du National-Canadien; il déclare simplement que le bilan est une continuation de l'ancienne coutume. Je tiens à vous faire observer que l'homme que vous rencontrez dans la rue ne vous demandera pas de quelle espèce de certificat il s'agit. Il croit que le ministre intérimaire des Finances fait allusion à celui qui accompagne le bilan de n'importe quelle compagnie. J'imagine quelque charmeur libéral s'écriant sur les tréteaux: "Comment donc! cet état financier que la presse tory a condamné nous l'avons fait examiner par deux experts comptables qui l'ont approuvé par un certificat." C'est une piètre manière pour le Gouvernement de chercher à sortir de cette difficulté due à de moindres revenus à la suite du fléchissement des affaires d'une extrémité à l'autre du pays. Je le répète, c'est un pauvre moyen de tenter d'aveugler les contribuables au sujet de l'augmentation constante de la dette nationale.

Je ne cesserai d'exprimer ma confiance dans le Canada et lorsque je censure le Gouvernement il ne faut pas oublier que je fais une grande distinction entre les deux. Et, après les prochaines élections, le ministère n'aura plus rien à voir à l'administration de la chose publique. Les débats du 24 mars contiennent des excuses et des explications confuses du ministre intérimaire des Finances s'efforçant de justifier ses diverses attitudes. Pourquoi insérer dans le discours budgétaire des assertions comme celles-ci:

L'administration des chemins de fer ne peut pas satisfaire au payement des arrérages d'intérêts dus sur les prêts obtenus de l'Etat. Nous continuons donc, comme nos prédécesseurs, à ne point exiger d'intérêt de l'administration. Autrement, il faudrait augmenter les crédits des chemins de fer dans le budget général et après avoir reçu de l'administration ce que l'Etat leur a donné par un crédit on en ferait l'objet d'une inscription au budget en payement des intérêts; de telle sorte qu'on réduirait la dette du montant dont on l'aurait augmentée.

Mais, monsieur l'Orateur, depuis que nous avons fait l'acquisition de ce réseau, n'avons-nous pas agi de la sorte? Pourquoi détourner la question et dire: "Cette dette de 131 millions est mauvaise, mais nous sommes si généreux à l'égard du National-Canadien que nous ne voulons pas la considérer ainsi, car, lorsque l'intérêt nous sera remboursé nous n'aurons qu'à transporter l'inscription de l'autre côté du grand livre". Est-il un citoyen intelligent qui pense que l'intérêt nous sera jamais remis? Tous les jours ne demandons-nous pas à hauts cris des tarifs de marchandises moins élevés. Mes amis des Provinces maritimes, de l'Ouest, de l'Ontario, de Québec, le souhaitent de tout cœur. Cette proposition de tarifs réduits passe avant la suggestion que fait dans son budget le ministre intérimaire des Finances. Il n'est pas juste envers les Canadiens de prendre des faux-fuyants en ce qui concerne les comptes publics. Il est temps de leur apprendre clairement et franchement où nous

en sommes. Si les revenus diminuent, avouons-le. Le pays veut la vérité, voilà tout. Ils sont optimistes; ils ont foi en leur pays. Mais selon mon idée, à encombrer l'exposé budgétaire de toutes ces excuses, toutes ces explications, on fait plus pour ébranler la confiance du public dans ce crédit national dont parle le ministre intérimaire des Finances, que ne le font toutes les critiques légitimes du ministère actuel.

Je me demande, monsieur l'Orateur, où cela va finir, si nous continuons à suivre la méthode adoptée par le Gouvernement dans le présent budget: si nous continuons à garantir les obligations des chemins de fer Nationaux. Cinquante millions en 1923-1924; quarante-six millions en 1924-1925;—et encore ce n'est pas la fin. Il est grand temps de mettre le réseau national à peu près en même posture que le Pacifique-Canadien, ainsi nous saurons où nous en sommes. Nous avons le rapport Swayn de 1916 qui donne la valeur du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique; il y a encore la décision relative au Grand-Tronc. Pourquoi ne pas revoir ces décisions en vue de déterminer la valeur des chemins de fer Nationaux. Qu'on établisse à ce chiffre la capitalisation du réseau national, que le reste soit imputé sur la dette nationale; enfin le public saura à peu près où l'on en est. La continuation de la présente méthode est injuste et envers les chemins de fer et envers le public du pays. Encore, si l'opération se faisait d'une manière équitable ou raisonnable on trouverait moins à redire. Mais lisez cet état dont je demande l'insertion au compte rendu:

Etat des prêts en espèces consentis aux chemins de fer pour les exercices 1922-1923, 1923-1924 et 1924-1925 ainsi que des émissions d'obligations garanties en exécution des lois des crédits

	1922-23	1923-24	1924-25	Total
Déficit.—Déficit d'exploitation; intérêt dû au public et loyers des lignes affermées..	$36,722,181	$20,356,198	$21,343,940	$78,422,319
Remboursement de la dette, y compris les versements de capital au fonds en fiducie du matériel et aux fonds d'amortissement..	25,275,902	11,469,369	7,007,533	43,752,804
Capital.—Placements dans l'entreprise et le matériel, y compris l'acquisition de propriétés..	18,214,940	41,630,933	33,765,527	93,611,400
	$80,213,023	$73,456,500	$62,117,000	$215,786,523
Escompte sur les émissions d'obligations garanties par l'Etat..	.....	1,093,500	1,910,000	3,003,500
	$80,213,023	$74,550,000	$64,027,000	$218,790,023
Ces totaux se décomposent ainsi qu'il suit:				
Prêts en espèces imputables sur la dette nette du Dominion..	$80,213,023	$24,550,000	$18,027,000	$122,790,023
Prêts par voie d'émissions d'obligations garanties par l'Etat..	.....	50,000,000	46,000,000	96,000,000

Cet état figure à la page 1508 du hansard. Qu'on me permette encore de faire lecture d'une note au bas de la page, en petit texte, qui l'accompagne:

Bien que les prêts approximatifs de $18,027,000 en espèces pour 1924-1925 sont au-dessous des déficits prévus pour cet exercice de $3,316,940, le bilan fait voir que, pour les trois exercices en cause, les prêts en espèces consentis par l'Etat, ont permis à la compagnie du réseau national de combler tous les déficits, y compris les frais obligatoires dus au public, en outre, elle a encore disponible une somme de 44 millions pour être consacrée à ses frais de premier établissement.

Voilà trois ans que l'Etat exploite ce réseau et l'on n'a encore rien fait pour uniformiser les méthodes de comptabilité. Le ministre des Finances,—nous regrettons son absence forcée,—trouva nécessaire de solder, au total de $80,213,023, des obligations imputables sur le compte du capital. Mais ce Gouvernement juge à propos, en vue d'offrir au public un bilan qui accuse un excédent, de remettre dans les recettes certaines obligations déjà déduites du compte du capital. Pareil exposé n'est pas franc, n'est pas loyal envers le public du pays. Il est déloyal; il est injuste; et plus tôt nous aurons à la direction des affaires nationales un gouvernement qui accepte forcément sa responsabilité de faire un exposé franc et net de pareilles opérations, mieux ce sera pour le Canada et toute sa population. Le ministre intérimaire des Finances arrive à certaines conclusions intéressantes au sujet de notre commerce. Il aime à parler d'un "sujet de légitime fierté". C'est, dit-il, pour lui un sujet de "légitime fierté", . . .

...que cette année, grâce, en partie, aux réductions que notre Gouvernement apporta aux impôts l'année dernière, nous percevrons $52,837,000 de moins du public.

Puis dans sa récapitulation il dit que c'est un sujet de légitime fierté—je ne sais s'il emploi au juste ce mot,—que la balance du commerce nous est tellement favorable. Tout Canadien est heureux de voir une balance du commerce en notre faveur; voilà qui est essentiel dans un jeune pays comme le nôtre. Seulement regardons d'un peu plus près cette

balance du commerce. J'ai fait remarquer l'an dernier—page 198 du hansard—que pour ce qui est de la 4e catégorie, celle des produits forestiers, on avait exporté 64 p. 100 de produits bruts et 36 p. 100 seulement de produits partiellement travaillés ou finis. Dans la 6e catégorie, celle des métaux non ferreux, on a exporté 77½ p. 100 de produits bruts et 22½ p. 100 de produits partiellement travaillés ou finis. C'est très bien, mais malheureusement pour le Canada, on importait justement le contraire. Dans la 4e catégorie, celle des produits forestiers, les importations de produits bruts représentaient 27 p. 100 et celles des produits travaillés 73 p. 100; pour les métaux non ferreux de la 6e catégorie, la proportion est de 13 p. 100 de produits bruts et 87 p. 100 de produits ouvrés. Voilà des produits qui pourraient être façonnés dans nos propres usines.

Je ne répéterai pas les chiffres que j'ai cités l'an dernier à ce sujet; mais qu'on me permette de discuter ceux que le ministre des Finances nous a donnés relativement à notre balance commerciale. Nous voyons que les importations diminuent et, à première vue, c'est bon signe. Nous sommes tous heureux de voir qu'on importe moins. Le fait est que pour les dix mois finissant en janvier 1925, les importations ont diminué de $93,384,852, soit 13 p. 100. Cela paraît excellent pour un Gouvernement libéral et semble prouver que la diminution de 2 p. 100 dans le tarif douanier a eu de bons résultats. Mais analysons ces importations; examinons quels ont été les produits importés pour l'usage domestique durant ces dix mois finissant le 31 janvier 1925, dans les catégories des matières premières employées par un grand nombre de nos industries. Pour établir la comparaison, j'ai choisi le fer et ses produits. Voici le chiffre des importations de produits bruts ou partiellement ouvrés durant la période de dix mois citée par le ministre:

	Dix mois jusqu'au 31 janvier 1924	Dix mois jusqu'au 31 janvier 1925
En franchise..	$ 19,371,013	$ 12,624,694
Imposés..	126,299,548	95,368,389
Total..	$145,670,561	$107,993,083

On voit, par conséquent, que durant les dix mois finissant le 31 janvier 1925, les importations de matières premières employées en grande partie par notre industrie ont accusé une diminution de 25.87 p. 100. Si les importations de produits partiellement ouvrés ou finis avaient beaucoup diminué, on aurait raison de dire que notre industrie s'est stabilisée et que nos manufacturiers ont approvisionné le marché domestique. Mais les chiffres indiquent que ce sont les importations de produits bruts qui ont diminué de 25.87 p. 100. Pendant la même période de dix mois en 1924, on a importé pour $90,180,970 de produits textiles finis ou partiellement ouvrés et sujets aux droits de douane; en 1925, on en a importé pour $88,369,654, soit 2 p. 100 de moins seulement, laquelle diminution représentait la réduction de la puissance d'achat du public canadien. Durant la même période, en 1924, on a importé pour $35,399,822 de produits non ferreux imposables ou non et en 1925, pour $33,592,185, soit une diminution de 5 p. 100 seulement, qui n'est pas autre chose encore une fois que le signe de la réduction de notre puissance d'achat et non un indice de notre situation commerciale. Autrement dit cela n'indique pas que notre situation ait été bonne au point de manufacturer nous-mêmes cet excédent de 6.88 p. 100. De même, on a importé en 1924 pour $19,213,347 de produits divers en franchise et en 1925, $19,168,949, soit presque autant; les produits divers frappés d'un droit de douane représentaient $22,224,984 en 1924 et $20,799,641 en 1925. Cela fait, pour les importations de produits divers finis ou partiellement ouvrés, un total de $41,438,331 en 1924 et $39,968,590 en 1925, soit une diminution de 3.53 p. 100. En d'autres termes, on trouve une diminution de près de 13 p. 100 pour l'ensemble des importations; tandis que pour le fer et le minerai de fer qui sont les matières premières employées par un grand nombre de nos établissements industriels, la diminution a été presque de 26 p. 100.

Voici donc ce que je veux démontrer: Au lieu de voir dans cette diminution d'importations le signe que nos manufactures approvisionnent le marché domestique, on s'aperçoit que, presque dans chaque cas, la diminution porte sur les produits bruts et non sur les produits ouvrés, et chaque fois que ces derniers ont accusé une diminution, cela correspondait tout simplement à une réduction de la puissance d'achat du public canadien. Cette diminution de 25.87 p. 100 dans l'importation des produits bruts que j'ai signalée, monsieur l'Orateur, donne une idée du marasme commercial, de l'inactivité industrielle dont souffrent actuellement nos établissements qui font usage de ces matières premières.

Pour mieux faire ressortir cela et bien voir que je connais ce dont je parle je prendrai la peine de faire porter au hansard des chiffres indiquant nos importations de fer et produits du fer, chiffres qui démontrent mieux encore le point que je veux faire ressortir. En 1924 nous avons importé pour $61,161,820 de fer et produits du fer, comme fer brut, fer en

gueuse, lingots, gros fer, fer coulé ou forgé, ou laminé, tubes, tuyaux et fils. Pendant la même période de 1915, nous avons importé pour $39,276,023 de ces produits, soit une diminution de 35.8 p. 100 dans les importations de ces matières premières fondamentales. C'est un indice du marasme et de la stagnation qui règne dans les manufactures dépendant de l'approvisionnement de ces matières premières pour leurs produits manufacturés.

Durant le débat tout entier j'ai été surpris d'entendre les suggestions qui sont venues de la droite touchant la situation existante au Canada. Mais le clou, si on me permet cette expression, est venu hier du ministre du Travail (l'hon. M. Murdock) quand il nous a parlé, hier soir. Il a parlé de rames et de rames de papier utilisées pour les fins de la propagande conservatrice. Je pensais aujourd'hui aux rames et aux rames de papier que le ministre fait dépenser au hansard et je me suis demandé si cela formerait une lecture bien intéressante, ce dont je doute fort. Mon intention est de dire quelques mots touchant ce résultat remarquable et "la légitime fierté" que ressent le ministre intérimaire des Finances à citer les statistiques dont il nous fait part. A mon sens, quand le peuple canadien comprendra la signification réelle de ces statistiques et apprendra l'état actuel des recettes et dépenses du pays, au lieu de ressentir un sentiment de légitime fierté en songeant à la manière dont le pays est administré, il en recevra un choc formidable dont il se relèvera, car le peuple a une confiance absolue dans les ressources du pays, mais dont le Gouvernement ne se relèvera pas. Le Gouvernement déclare—je l'ai vu du moins en tête d'un article de journal de ma propre ville, Toronto—qu'il a réduit les impôts de $52,837,000. C'est intéressant, mais je vais vous expliquer d'où provient cette réduction.

M. BENOIT: Plus fort.

M. HARRIS: Je pensais justement qu'à l'arrivée du premier ministre—que je suis peiné de ne pas voir ici—le fouet claquera assez fort pour que les députés de la droite s'alignent et votent. Alors, le son sera assez fort pour mon honorable ami. Permettez-moi de faire précéder mes remarques au sujet des recettes et dépenses du pays par une remarque que j'extrais du discours du budget de l'an dernier:

> On espère toutefois compenser cette perte du revenu en appliquant aux dépenses la plus stricte économie.

Oui, monsieur l'Orateur, on l'a compensée par un déficit de $46,737,000. Les recettes ont diminué de $52,837,000, mais les dépenses n'ont diminué que de $5,100,000. Voilà cette stricte économie qui devait compenser la perte du revenu. Or, où est la cause de cette diminution de $52,837,000 dans les revenus? Le journal le *Globe* semble dire qu'on a économisé cette somme au peuple. Cette réduction est-elle due à une diminution dans la taxe sur les reçus? Est-elle due à une diminution dans la taxe des chèques? Est-elle due à une réduction de l'impôt sur le revenu? Est-elle due à un dégrèvement de la taxe des ventes? Est-elle encore causée par une diminution des frais de port? Non, monsieur l'Orateur, et je vais vous expliquer où nous avons perdu un million par semaine, l'an dernier. A cause du marasme dans le commerce et l'industrie les chiffres des rapports des chambres de compensation des banques ont diminué de 553 millions. Le marasme du commerce et de l'industrie expliquent cette moins-value d'un demi-milliard dans les rapports des chambres de compensation des banques quand on les compare à ceux de l'année précédente. Cette diminution dans les affaires des banques est l'indice qui a plus d'importance que tous les autres pour expliquer cette diminution d'un million par semaine dans les recettes du Canada.

Tel est le principal facteur qui explique cet état de choses et tant qu'on ne l'aura pas modifié, nous irons dans la mauvaise voie. Le ministre intérimaire des Finances a laissé entendre que les députés occupant les banquettes d'arrière, députés qui sont plutôt timides, devraient faire attention à leurs paroles en discutant les recettes et les dépenses du pays, sans quoi ils pourraient nuire au crédit national. Une déclaration qui me revient à l'esprit et qui figure dans l'exposé budgétaire fera plus pour détruire la confiance dans les affaires du pays que toute la propagande qu'on pourrait faire de l'Atlantique au Pacifique. Cette déclaration se trouve au passage où il est dit qu'on prend ce que je nomme un crédit mort de quatre millions et quelques chose et qu'on le place à l'actif positif dans le bilan du pays. Cela n'est pas si mauvais en soi, mais ce qu'on ne saurait soutenir c'est qu'on puisse porter au bilan de cette année un surplus qui provient des opérations du Gouvernement au cours des années précédentes. Reconnaissons, si l'on veut, au haut commissaire canadien à Londres le mérite d'avoir remis ces quatre millions de dollars à l'actif, monsieur l'Orateur, mais que le ministre intérimaire des Finances ne vienne pas nous dire que nous devons ajouter ces quatre millions d'intérêt impayé à notre prétendu surplus pour l'année écoulée. Non, monsieur l'Orateur, ni le ministre, ni la presse libérale n'ont le droit d'affirmer qu'il y a un surplus de cinq millions et quelque chose, lorsque, en fait cette assertion ne représente pas vraiment l'état

actuel des finances du pays. J'admets bien cependant que ces $23,969,720 dus par la Roumanie et ces 8 millions, dus par la Grèce, sans compter l'intérêt impayé de $4,000,162 doivent figurer dans nos livres.

Il y a, monsieur l'Orateur, un autre sujet qui tient au cœur de tous ceux qui s'occupent des affaires publiques et dont on parlera beaucoup durant les prochaines élections, je veux dire l'impôt. Remontant vers le passé lointain, avant Jésus-Christ, je me demande justement si la bonne Bible ne nous enseignerait pas quelque leçon en matière d'impôt, et de la proportion que le contribuable peut supporter.

En 1922, la population canadienne comptant 8,788,483 habitants, a versé $561,460,037 en taxes. Cette somme renversante se décompose ainsi:

Taxes municipales..	$178,664,291
Taxes provinciales..	47,342,405
Taxes fédérales..	335,453,341
Total..	$561,460,037

Cette somme énorme, prix de l'administration et du maintien de l'ordre et de la paix, représente 19 p. 100 de la production globale nette de l'industrie canadienne, y compris les mines, la pêche et l'agriculture; près de la moitié de la production agricole nette et plus que la production brute combinée des forêts et des mines; 50 p. 100 de la production des fabriques durant cette même année; et j'allais dire qu'à sa connaissance ou non, directement ou indirectement, chaque famille contribue sa part de cette somme qui entre dans le coût de la vie.

Je crois que plus tôt nous reviendrons à l'ancienne méthode d'impôt qui se proportionnait à 10 p. 100 de la production, et ramènerons nos institutions gouvernementales aux préceptes des 10 p. 100 de la loi de la tribu de Lévi, le mieux ce sera pour tout le monde. Les prélèvements de plus de 10 p. 100 ont été dénoncés bien des fois dans l'histoire de la civilisation, mais je me demande ce que l'on dira de nous si nous continuons de prélever, comme nous l'avons fait cette année-là, 19 p. 100 de la production nationale pour nos frais d'ordre et d'administration. Il y a certaines choses qu'il faut tous reconnaître, l'intérêt sur notre dette et le service des pensions sont des obligations d'honneur; nous n'y trouvons pas à redire et elles prendront du temps à s'éteindre.

Je désire insérer aux *Débats* le mouvement de l'intérêt sur notre dette au cours des deux dernières périodes décennales. En 1903, l'intérêt de la dette s'élevait à $11,068,139 et le service des pensions à $87,925. En 1913, dix ans plus tard, l'intérêt s'élevait à $12,605,822 et les pensions à $283,188. En 1923, le service des intérêts représentait $137,892,735, et celui des pensions, $32,985,998.

Voilà des obligations qu'il nous faut acquitter, et cela demande des revenus. Nous sommes en honneur tenus de nous assurer des revenus suffisants pour acquitter ces obligations, et d'autres également. Mais quand le Gouvernement actuel croit devoir annoncer une réduction des impôts, chose à laquelle quelques-uns de ses adeptes pensaient et d'autres ne pensaient pas, je me permets de leur fair remarquer que nos importations s'élevant à 800 millions à peu près, une diminution de 1 p. 100 représente huit millions de moins pour la trésorerie, de même que l'arrêt, l'incertitude et une tendance à l'inquiétude dans les affaires. Si le Gouvernement actuel avait eu le bon esprit de s'en tenir à la situation acquise en 1921, la trésorerie aurait actuellement $15,687,705 de plus.

Le Gouvernement s'est trompé en faisant cette réduction; son attitude ne tend à faciliter le payement de l'intérêt de notre dette et des autres obligations auxquelles nous sommes tenus de faire honneur. Mais cette perte de revenus provenant de cette diminution de 2 p. 100 approximativement depuis l'avènement des libéraux n'est pas ce qui importe le plus. Je pensais justement à la ruine des industries qui a suivi cette réduction. Cette pensée m'est venue lorsque l'honorable représentant de Kent (N.-B.), (M. Doucet), prit la parole l'autre jour et nous dit que la réduction de 10 p. 100 dans le tarif sur les nitrates, les phosphates et la potasse avait non seulement diminué la fabrication de ces produits au Canada et fait disparaître des usines qui les fabriquaient, mais qu'il en était résulté une hausse dans le prix, et il cita des chiffres à l'appui. Je vais citer des chiffres afin d'être complet à ce sujet. Les prix moyens du gros pour les nitrates, les phosphates et la potasse étaient comme suit:

17 mars 1924:

4-8-4, $40.70; 2-8-10, $38,80; 2-10-2, $34; superphosphate, 16 p. 100, $19; sulfate d'ammoniaque (21 p. 100), $68.

19 mars 1925:

$42.77, augmentation de $2.07—soit 5 p. 100; $41.46, augmentation de $2.66 ou de 6.8 p. 100; $37.65, augmentation de $3.65 ou de 17 p. 100; $25, augmentation de $6, ou de 31 p. 100; $80, soit une augmentation de $12 ou de 17.6 p. 100.

On trouvera ces chiffres dans une brochure publiée et signée par le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell), et ces chiffres indiquent une augmentation de $2.07 à $12, soit une augmentation de 5 à 31 p. 100 sur le coût, de mars 1924 à mars 1925, après que le Gouvernement eut cru bon, comme il le pré-

tend, d'abaisser les droits de 10 p. 100 sur les marchandises qui entrent dans ce pays. La cote des prix des nitrates et des phosphates sur le continent de l'Amérique du Nord est fixé à Baltimore. Il y a un an aujourd'hui, cette cote était de $3.50 l'unité d'après les termes appliqués à l'ammoniaque et de 10c. l'unité d'après les termes appliqués au phosphate de chaux. Le cultivateur canadien a dû payer 5 p. 100 de plus. Le prix du marché à Baltimore a reculé à $3.25 l'unité d'ammoniaque que contient chaque tonne, et le prix est resté à 10c. l'unité de phosphate de chaux que contient la même tonne. J'ignore si les honorables députés saisissent bien ma pensée. Cela signifie que les industries canadiennes qui s'occupaient de ce produit ont dû fermer leurs portes. Nous ne fabriquons plus les nitrates ni les phosphates au Canada. Les fabricants de ces produits ont dû abandonner leurs opérations et les fabricants situés au sud de la frontière, constatant cet état de choses, ont élevé le prix à un chiffre qui dépasse celui que payaient les cultivateurs canadiens avant l'adoption de cette mesure. Si l'histoire en finissait là, je serais satisfait. Mais ce n'est pas tout. Je veux étudier cette question non seulement pour ce qui est des nitrates et des phosphates, non seulement au point de vue des dollars et des cents, mais aussi au point de vue humanitaire. Qu'est-ce que ces éléments ont à faire avec la question de la vie des gens du Canada? Pensez à l'avenir du Canada si vous ne voulez pas penser à l'avenir des gens qui l'habitent. Si, monsieur l'Orateur, vous vous étiez trouvé avec moi le 15 janvier de cette année à Hamilton, vous auriez vu une usine valant $100,000, établie depuis quarante-deux ans, depuis trois générations, dont j'en ai connu deux, et fabricant des nitrates et des phosphates. Depuis quarante-deux ans cet établissement avait fonctionné et fait vivre trois familles, et si le commerce était plus stable ici, l'outillage de cette usine vaudrait $100,000. De fait, on ne pourrait le remplacer avec cette somme. J'ai vu une offre ridicule de $10,000 pour l'installation. Je vois quelqu'un sourire. Si vous me permettez une allusion personnelle, j'ai moi-même fait cette offre, pour toute l'installation, au complet. Quelques jours plus tard on me dit: "Si vous portez votre offre à $12,000, vous pouvez avoir l'installation complète." Il y a deux ans, on y employait cinquante homme et on produisait de cinq à dix mille tonnes de nitrates et de phosphates. Cette industrie a employé une génération après une autre, non seulement pour ce qui est des propriétaires, mais pour ce qui est des ouvriers qui y gagnaient leur subsistance. Cet industrie a disparu parce qu'elle ne recevait pas une certaine somme de protection. Elle jouissait d'une protection de 10 p. 100 jusqu'à ce que le Gouvernement jugea à propos de réduire le tarif. On ferma les portes de l'usine parce que celle de Milson et celle de Crocker, de Buffalo, inondaient la péninsule de Niagara, tout comme celle de la Michigan Carbon inondait Windsor et l'ouest d'Ontario de milliers de tonnes de nitrates et de phosphates à des prix moins élevés qu'on ne pouvait produire ces engrais au Canada. Une fois les industries canadiennes détruites, d'après la déclaration du ministère de l'Agriculture du Canada, et malgré que le prix initial de ces produits sur les grands marchés de Baltimore, qui réglemente les cours, fût moin élevé, on éleva le prix que devait payer le cultivateur canadien. J'ai mentionné quelque chose au sujet de l'élément humanitaire, mai, malgré nous, nous parlons de dollars et de cents, de nitrates et de phosphates. Lorsque j'entendis le ministre du Travail (M. Murdock) hier nous donner lecture de déclarations au sujet d'industries de Hamilton, relatant la situation encourageante qu'on y trouve, nous disant que les aciéries et autres usines dont j'oublie les noms y sont en pleine exploitation, je pensais à quelque chose que j'ai lu dans le *Hamilton Spectator* et dans le *Toronto Evening Telegram* vers la même date. Je pensais à un homme qui gagnait sa vie à Hamilton, à un arpent et demi de l'endroit dont je parlais. Un homme avait été sans emploi depuis l'automne; quand il apprit que cette place avait été vendue et que ses moyens d'existence étaient disparus, il rentra désolé chez lui. Je pensais à la nouvelle publiée dans le *Toronto Evening Telegram* la même semaine que je fis cet achat, nouvelle disant que cet homme fut trouvé mort dans sa maison. Le coroner tint une enquête. Qui est responsable de ce suicide? Je pose la question. Ce n'est pas la fin de l'histoire en ce qui regarde les humains et je ne crois pas céder le pas à l'honorable représentant de Grey-Sud-Est (Mlle Macphail). Je pense à un autre cas, celui d'un homme en bonne santé qui avait une femme et quatre enfants, qui est venu me voir le 15 janvier et qui m'a dit: "Allez-vous défaire cette institution et enlever toute la machinerie?" Je réponds: "Oui, c'est possible". Il me dit: "J'aimerais à avoir un emploi, à faire quelque chose. J'ai fait fonctionner cette presse durant quatre ou cinq ans et j'aimerais à continuer." Je lui dis: "Je le regrette, mais je ne sais pas ce que je puis faire. Mon personnel est présentement trop nombreux." Je revins à Ottawa. La presse fut enlevée, placée sur un wagon plat et expédiée à 45 milles de là.

Cet homme dont j'ai parlé, et qui est un citoyen de Hamilton, vit le connaissement, découvrit le nom du destinataire et le lieu de destination et fit 45 milles pour suivre le wagon. Quand le wagon fut placé sur la voie d'évitement à l'endroit de destination, cet homme était là avant que le sceau eût été brisé et il dit: "Je vous prie de me laisser décharger cette machinerie que j'ai fait fonctionner depuis cinq ans." On lui confia finalement cette tâche; il déchargea la machinerie et il est encore à rôder près des portes de l'institution où cette presse hydraulique a été déchargée, attendant qu'on s'en serve et demandant la faveur de la faire fonctionner, et cela à 45 milles de sa famille. Ceci donnera aux honorables députés quelque idée de la situation commerciale à la veille d'une réduction de 10 p. 100 du tarif sur une seule ligne de l'industrie.

A Toronto, il y a une autre usine où l'on fabriquait les nitrates et les phosphates; elle a cessé ses opérations et la manufacture principale, dans l'Indiana, fabrique les mêmes articles dans la péninsule de Niagara; l'usine de Toronto est arrêtée. L'honorable député de Huron-Sud (M. Black) connaît la misère causée à une autre compagnie dans la ville de Wingham par suite du même fait. Cette compagnie est aujourd'hui pratiquement insolvable.

En me rendant chez moi, sur le train, j'ai discuté cette question avec un libéral éminent, membre de l'Ontario Club. Il m'a dit: "Vous autres, les politiciens, vous vous trompez tous. Ce qu'il vous faut faire, c'est de briser les barreaux et de permettre aux hommes d'affaires canadiens d'aller et d'obtenir une tranche du commerce américain." Ce sentiment ne trouve pas place dans mon cœur et, selon moi, il ne trouve place dans le cœur d'aucun vrai Canadien. Si ce sentiment existe chez ce libéral, qui est membre de l'Ontario Club de Toronto, il n'existe pas chez les membres du parti conservateur avec lesquels j'ai eu le plaisir de m'associer. Nous ne voulons pas briser les barreaux et sauter sur les Etats-Unis afin d'avoir une tranche de leur commerce. Nous croyons que le Canada a une destinée, et si cette destinée doit être accomplie, nous continuerons d'avoir foi en notre pays. Je regrette que le premier ministre (M. Mackenzie King) ne soit pas à son siège, mais le ministre du Travail (M. Murdock) est ici.

L'hon. M. MURDOCK: Mettez-vous à ses trousses.

M. HARRIS: J'hésiterais à me mettre à ses trousses. Tout de même, cet honorable monsieur a rappelé certaines remarques qui sont tombées ou qui sont censées être tombées des lèvres de l'honorable sénateur Robertson à propos du voyage du premier ministre aux Etats-Unis avant l'ajournement de Pâques, et je pensais avoir entendu moi-même quelque chose à peu près dans le même temps. Je parlais à un de mes amis, un libéral, et je lui disais: "Supposons que nous abattions les barrières et que nous y allions tous ensemble, qu'arriverait-il alors? Il me répondit: "Nous avons aujourd'hui à la tête des affaires du Dominion un homme brillant, l'un des esprits les plus brillants qui aient jamais dirigé les destinées de la nation, et je ne vois pas pourquoi, les Etats-Unis et le Canada, étant unis en une grande république du continent nord américain, notre cher petit premier ministre ne pourrait pas devenir président de tout ce pays."

L'hon M. MURDOCK: Mon honorable ami ignore-t-il que la constitution des Etats-Unis ne permet pas à un homme d'aspirer à la présidence s'il n'est pas né dans ce pays?

M. HARRIS: C'est possible, mais ce que je sais bien, c'est que, si je trouvais, dans les rangs du bon vieux parti conservateur un homme ayant des ambitions de ce genre, ou bien je verrais à le faire ostraciser de ce parti, ou bien je sortirais moi-même définitivement des rangs de ce parti.

On a présenté à la Chambre une proposition tendant à la création d'une commission du tarif. Nous connaissons quelques grands hommes d'Etat libéraux, de nos jours et de notre génération; je pensais à eux en examinant cette résolution que la Chambre étudiera en temps opportun et dont l'objet est de remédier à toutes les défectuosités du présent tarif douanier et de rétablir, dans cette classe du peuple canadien engagée dans l'industrie, quelque confiance en l'avenir du pays. L'honorable représentant de Kootenay-Ouest (M Humphrey) a parlé de rétablir la confiance dans le pays, mais je pense réellement qu'il avait en vue le rétablissement de la confiance au Gouvernement actuel. Le Gouvernement a l'intention de présenter une résolution tendant à la création d'une commission du tarif, et il m'est venu à l'esprit que le vieux navire de l'Etat libéral coule si vite que l'équipage en est rendu à se servir de certaines "planches" de la "plate-forme" tory pour boucher les trous et empêcher le navire de sombrer.

L'hon. M. MURDOCK: Pauvre lui!

M. HARRIS: Avant que je termine, vous serez de mon avis. Nous avons entendu parler auparavant de commissions du tarif. En 1912, on présenta une résolution, qui fut connue plus tard sous le titre de bill n° 88,

et qui fut présentée par le groupe conservateur dans le but de créer une commission du tarif. Il y avait à cette époque de grands politiques libéraux à la Chambre des communes, de simples mortels comme nous-mêmes, parmi lesquels l'on trouve des noms comme M. Marcil, M. Kyte, M. Murphy, M. Robb, M. Maclean, M. Macdonald et M. Lapointe. Ces hommes engagés dans la vie politique sont devenus l'honorable M. Untel, et ainsi de suite. Je cite quelques phrases de discours prononcés par certains d'entre eux. A la page 2681 du hansard de février 1922, on lit ces paroles de M. Maclean, alors représentant d'Halifax:

Je suis opposé à ce projet de loi, parce que je crois que c'est une violation de la pratique constitutionnelle en usage dans tous les pays britannique; parce que, directement ou indirectement, et peut-être inconsciemment, il a la prétention de donner à une commission du tarif des pouvoirs législatifs...

Je voudrais seulement avoir un vocabulaire semblable; je pourrais peut-être prononcer des paroles aussi justes.

Je m'oppose à ce bill parce qu'il tend à amoindrir la doctrine de la responsabilité ministérielle qui existe dans tous les pays britanniques; je m'y oppose parce que les droits qui, en vertu de ce projet de loi, sont accordés à une commission ont trait à des questions qui dans tous les pays britanniques sont résolues directement par les conseillers responsables de la couronne. Je m'oppose à ce projet de loi parce que le but qu'il vise peut être mieux atteint par des procédés moins coûteux et des méthodes moins répréhensibles.

Il s'agit de la commission du tarif qu'ils appuieront tous de leur suffrage dans quelques jours.

Je m'y oppose de plus parce qu'il tend d'une certaine façon—peut-être d'une façon voilée—à reconnaître par une loi la doctrine du protectionnisme en ce pays.

Quelle catastrophe!

Ceci me donne raison de dire que toute l'aide dont le ministre responsable pourrait avoir besoin pour élaborer un tarif devrait lui être fournie par le personnel administratif qui est nommé de façon permanente et qu'une longue expérience a mis au fait de tout ce qui se rattache au tarif du pays.

Puis à la page 2715, l'on voit que le M. Kyte, à cette époque M. Kyte tout court et connu maintenant comme le whip officiel du grand parti libéral, s'opposait au projet de loi; il jugea nécessaire de s'opposer à la proposition. J'hésite à dire quoi que soit au sujet de sir Wilfrid Laurier, car j'éprouve un profond respect pour ce grand homme d'Etat. J'ai l'impression qu'il se trouve dans la Chambre, quelque part sur les sièges de la droite, des hommes, qui avaient peut-être l'habitude de crier sur les tribunes publiques: "Vive Laurier!" et qui adopteront, au sujet de la résolution que l'on présentera bientôt, une attitude tout à fait différente de celle du très honorable défunt dont j'ai parlé. Je me demande quelle opinion exprimeront ces hommes au sujet de la commission du tarif. L'approuveront-ils? Comme je l'ai dit, je révère le nom de cet homme, mais on me pardonnera de lire certaines de ses paroles. A la page 2940 du hansard de 1912, l'on voit:

Il y a telle chose qu'une loi et un motif ultérieur à la loi qu'on ne peut trouver dans aucun des articles du projet de loi. Mon honorable ami n'a pas mis dans son projet de loi que l'objet qu'il avait en vue était d'avoir, non tous les faits réels, mais simplement une commission chargée de préparer pour lui et pour le Gouvernement dont il fait partie les faits économiques favorables aux vues économiques de mon honorable ami et de ses collègues.

Il y en a beaucoup plus, mais je ne veux pas consigner tout ce discours au hansard; il est certains morceaux de choix qui serviront mes fins peut-être mieux que le tout. Il ajoute:

Plus nous poursuivons l'étude du présent projet de loi, plus il devient évident que nous tournons dans un cercle vicieux. . . Dire que, dans ces circonstances, la commission serait simplement sous la juridiction du ministre, ce n'est pas conforme à l'idée qu'on se fait du caractère qui donnerait à la commission sa plus grande utilité, c'est-à-dire qu'elle soit indépendante. . . Cela est inconcevable. C'est la même chose ici; ce devrait être, par-dessus tout, une commission parlementaire, dont, la chose va de soi, le Gouvernement utiliserait les services lorsqu'il le jugerait à propos.

Sir Wilfrid Laurier ajoute encore:

Mais on n'a pas encore invoqué de raison pour justifier l'addition de ce second tribunal à ceux que nous possédons déjà, ou pour démontrer qu'il serait plus propre à servir l'intérêt général.

Jusqu'à ce jour nous avons eu dans nos statuts une loi disant que, dans certaines circonstances, une enquête si elle doit avoir lieu, sera faite devant un juge, A-t-on donné quelques raisons montrant que l'intérêt public serait mieux servi, ou que le peuple en général serait traité avec plus de justice, si l'enquête se faisait devant cette commission? Bien que ce soit une juridiction nouvelle, je dis que ce n'est pas une amélioration, mais plutôt une détérioration.

Je suis peiné que le ministre de la Défense nationale ne soit pas à son siège; je pense plutôt qu'il est resté le même M. Macdonald qui dans ce temps a donné son opinion sur cette question. Voici toute une page qui ne lui sera pas un compliment s'il se lève de son siège et donne son vote en faveur du budget. J'aurais souhaité qu'il fût ici, car je n'aime à profiter de l'absence d'un honorable député. L'honorable représentant de Bonaventure est ici; il a voté, mais n'a pas eu grand'chose à dire. L'honorable député de Welland vient d'une région de l'Ontario que je connais bien. Je me demande comment il va voter pour une commission du tarif. Votera-t-il pour ou contre le budget? Je ne pense pas qu'il vote contre—il peut voter pour des fonctions de juge. Le ministre du Commerce me fait remarquer que ce que pe viens de dire est un peu bles-

sant; s'il en est ainsi je le retire. L'honorable député de Welland—page 3659—disait:

Je ne puis approuver l'idée de la création d'une commission du tarif.

De but en blanc, c'est ainsi qu'il s'exprime: "Je ne puis approuver l'idée de la création d'une commission du tarif". Je me demande comment il va voter. Va-t-il voter en faveur d'une commission du tarif? Je me demande s'il n'aimerait pas à pairer en cette circonstance. Il continue:

Cette commission, à mon sens, ne devrait pas avoir l'autorité d'interroger les témoins sous serment, ni de se servir de conversations d'une nature privée dont rapport n'est pas fait au Parlement. Que ceux-là qui désirent soumettre leurs observations particulièras à l'honorable ministre des Finances agissent ainsi; que l'honorable ministre des Finances tienne secret ce renseignement, suivant la pratique suivie jusqu'ici sans qu'il fût besoin d'une disposition législative pour établir cette règle. Mais que le Parlement autorise une commission composée d'hommes qu'il a choisis pour s'enquérir de l'état du commerce du Canada, pour entendre des témoins et pour faire raport de la preuve à l'honorable ministre des Finances sans que cette dernière soit rendue publique, je crois que cela est faux et erroné en principe, et sera de nature à nuire aux intérêts du pays.

Je crains bien qu'il soit pris de remords quand il se lèvera de son siège. Nous découvrons que l'honorable député déclarait un peu plus loin:

A mon sens, l'objection et la crainte est précisément ceci—que cette commission est pour être créée en vue d'élever le tarif protecteur.

C'est là son objection au tarif douanier protecteur. Ce n'est pas mon idée que l'honorable ministre du Travail ait des objections à voter pour cete commission du tarif, car si je l'ai bien entendu hier il a dit que le Gouvernement avait à l'esprit un tarif pour les besoins administratifs de sorte que je suppose qu'un "tarif fiscal" peut être étendu cette fois jusqu'à pouvoir inclure ce à quoi s'oppose le député de Welland—un tarif protecteur. On trouve encore à la page 3664:

Dans ce cas les ministres s'abriteraient dernière ce rapport et allègueraient que la commission a parcourue le pays et a fait une enquête complète.

C'est là une idée plutôt heureuse. Ce pourrait être une bonne excuse pour l'administration quand elle se trouvera dans une situation difficile. Plus loin je trouve encore ces paroles de l'honorable député:

Voilà ce qui arrivera et c'est ce que les gens craignent.

Je devrais faire remarquer que le renvoi à six mois fut proposé sur cette question. Nous découvrons parmi ceux qui ont voté pour cette proposition ou contre une commission du tarif, 52 en faveur, entre autres Marcil, Kyte, sir Wilfrid Laurier, Lovell, Murphy, Power, Robb, Pardee, Maclean, Macdonald, Clark (Red Deer), et Son Honneur l'Orateur actuel: ils étaient au nombre de ceux qui s'opposaient à cette commission du tarif. Je m'attends bien voir se lever les hommes d'Etat libéraux des anciens jours et nous dire pourquoi aujourd'hui ils se croient capables de voter en faveur d'une commission du tarif quand en 1912 ils votaient contre une proposition du même genre faite par le parti auquel j'appartiens, proposition qui fut d'ailleurs rejetée par le parti libéral. Ce n'est pas tout. Le projet de loi fut en définitive repoussé et le grand chef libéral s'en glorifiait, car à la page 6966, nous lisons:

Avant de reprendre mon siège je veux faire observer à mon honorable ami—je ne sais si mon avis sera celui du Sénat—que si la motion dont la Chambre est saisie en ce moment reçoit (comme il y a lieu de le prévoir) l'appui de la majorité qui siège derrière le ministre des Finances; si l'adoption de cette motion doit aboutir à l'avortement du projet de loi, ce ne sera pas un grand malheur, mais plutôt un insigne bienfait.

Je suis porté à croire que lorsque le Gouvernement a fait cette proposition il avait l'espoir, en dépit de tout, qu'elle pourrait être rejetée comme la proposition semblable le fut en 1912, comme toute législation que cette administration a présentée a été rejetée.

Par exemple, l'enquête relative aux prix du transport sur les Grands lacs, l'enquête actuelle sur les frets maritimes, l'enquête sur la vente collective du blé—tous ces enfants du Gouvernement, les uns nés avant terme et les autres un peu tardivement, ont été étranglés dès leur naissance. Il compte sans doute que cet enfant-ci le sera de la même manière. Il pourra ensuite aller au peuple et lui dire: "Eh bien, nous nous tenons sur les deux côtés de la clôture." L'honorable député de Brome (M. McMaster) peut écouter la voix de sa conscience en votant pour cette commission du tarif, sachant que la proposition ira au rancart. L'honorable député de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs), l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) peuvent probablement mettre leur conscience à l'aise et retourner vers leurs mandants pour leur dire quelles grandes choses le parti libéral a accomplies pour le Canada.

L'hon. M. MURDOCK: Si j'ai bien compris mon honorable ami, donne-t-il à entendre que son parti, alors au pouvoir avec une majorité suffisante, consentait à la mort de ce bill, n'avait pas le courage nécessaire pour pousser l'affaire jusqu'au bout?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous avons poussé l'affaire jusqu'au bout.

M. HARRIS: J'étais en train de dire à mon honorable ami qu'une majorité libérale au Sénat a tué le projet de loi.

L'hon. M. MURDOCK: A mon sens, mon honorable ami ne s'est pas expliqué clairement.

M. HARRIS: Je remercie mon honorable ami de m'avoir repris sur ce point. Je remarque que cet homme d'Etat, sir Wilfrid Laurier, s'est bien gardé de mentionner le fait que les sénateurs libéraux ont rejeté le projet de loi. Cette circonstance m'avait échappé. Cela montre simplement que c'était un politicien très avisé.

Dans l'exposé budgétaire, je relève une autre question d'importance vitale pour le Dominion, en particulier pour l'Ontario. Elle n'est peut-être pas aujourd'hui de premier ordre, mais elle le deviendra avec le temps. Je parle du droit sur l'exportation de l'énergie électrique. Est-ce une bonne affaire d'exporter cette grande richesse, en particulier l'énergie électrique produite dans l'Ontario et Québec? Les Ontariens ont une grande confiance dans l'administration provinciale appelée la Commission hydroélectique de l'Ontario. Nous avons appris au peuple les multiples usages de l'électricité. Dans quelque maison où vous entriez, on s'en sert et sa consommation augmente considérablement. Il me vient à l'esprit que si nous laissons imposer ce droit sur l'exportation de l'énergie électrique, que le Gouvernement propose pour augmenter les revenus de $400,000, nous devons nous demander qui paiera cette taxe l'année prochaine et l'année suivante. Ce ne sont pas les consommateurs ayant déjà signé des contrats à long terme qui la paieront, mais les clients canadiens qui achètent l'énergie électrique au jour le jour. Et de ces clients au jour le jour dans l'Ontario, cent mille sont mes électeurs. Ce sont les gens qui devront payer, à mon sens; j'aimerais à recevoir des éclaircissements là-dessus. s'il n'en est pas ainsi. Mais abstraction faite de cela, si l'on prend des mesures dans ce sens, assurons la stabilité des industries en ce pays et gardons cette électricité pour elles. Si nous pouvions seulement inculquer dans le cœur et l'esprit du Gouvernement quelque chose de la sollicitude pour la stabilité tarifaire que le ministre des Finances manifestait en 1922-1923, nous pourrions obtenir des résultats. Rendez l'industrie stable et vous n'aurez pas besoin d'exporter l'énergie électrique; vous devrez plutôt en interdire l'exportation pour la garder ici. Je ne veux pas qu'on impose mes mandants pour une partie de ces $400,000; je m'y oppose énergiquement. Ce n'est pas tout; ce droit émoussera leur enthousiasme pour la nationalisation des services publics. J'ai une grande confiance dans l'administration étatisée de la commission hydroélectrique; je la tiens pour une des plus grandes œuvres réalisées depuis vingt ou trente ans. Ce que l'on a fait de gorges chaudes au sujet de sir Adam Beck quand il racontait aux gens qu'ils feraient leurs lavages au moyen de machines mues par les eaux du Niagara: N'avons-nous pas rigolé quand il nous annonçait que nous chaufferions nos maisons, grillerions notre pain et accomplirions tout ce que nous exécutons aujourd'hui, au moyen de la force motrice tirée de cette source? Il n'y a pas plus d'une vingtaine d'années, nous croyions tous que la proposition était chimérique. Mais qu'avons-nous aujourd'hui? Des industries immenses ont surgi, consacrées à la fabrication d'ustensiles de tout genre d'un usage journalier pour la distribution de l'énergie électrique. Les sources de production de l'énergie électrique dans toutes les parties du Canada sont telles qu'on peut à peine se faire une idée de leur importance. A mon avis, le Gouvernement est donc fort malavisé d'inscrire dans les statuts une réglementation de cette nature.

J'affirmais tout à l'heure, monsieur l'Orateur, que non seulement nous souffrons d'émigration en laissant fléchir un peu la stabilité du tarif, mais que nous sacrifions de plus environ $15,637,000 de revenus. Mais ce n'est pas tout; de tous les pays de quelque importance, le Canada est le seul qui n'aie pas relevé les droits depuis quatre ou cinq ans.

L'Etat libre d'Irlande a lui-même établi en 1924 un droit sur les chaussures, les bouteilles, le savon et les chandelles qui avaient jusque-là joui de la franchise douanière. En Australie on a adopté un nouveau tarif au mois de mars 1920 qui contient un relèvement des droits assez important sur presque tous les articles. L'imposition d'un droit de "dumping" sur un certain nombre d'objets a fait monter les droits correspondants sur ces mêmes objets. En outre, l'administration douanière est autorisée à établir un prix sur les marchandises importées qui correspond au prix courant en Australie des produits similaires, quand elle le juge à propos pour protéger les producteurs australiens.

Je ne sais si quelqu'un de ceux qui m'entendent a déjà exporté des marchandises en Australie. C'est très curieux. Quand vous avez fini de remplir toutes les formules qu'on vous présente avant de pouvoir bénéficier de la franchise douanière pour les marchandises que vous expédiez, vous avez devant vous un lot de paperasses qui vaut presque autant que vos marchandises, à condition, bien entendu, qu'on ne les ait pas appréciées au-dessus de leur valeur. Le département du travail pose des conditions relatives à la quantité de main-d'œuvre, syndicale ou non, qui est entrée dans

la fabrication de l'objet imposé. Le département de l'Agriculture a aussi ses règlementations contre l'introduction possible de maladies au moyen des emballages. Et le reste. Toutes ces mesures ont pour objet principal de gêner l'importation des produits étrangers et non d'en assurer le bon conditionnement.

Je poursuivrai l'examen des réglementations en pays étrangers concernant l'application du tarif des douanes.

Indes anglaises: Un nouveau tarif a été adopté en mars 1921 pour augmenter les droits. En 1922 les droits d'entrée sur plusieurs catégories d'objets ont été relevés de 11 p. 100 qu'ils étaient à 15 p. 100 et le droit sur les articles de luxe est passé de 20 à 30 p. 100. En 1924, nouvelle augmentation sur le fer et l'acier.

Terre-Neuve: Une augmentation des droits d'entrée a été effectués en mai 1921 en frappant d'une taxe d'importation de 5 p. 100 la plupart des objets importés.

Sud-Africain: C'est un pays dont l'honorable député de New-Westminster (M. McQuarrie) nous a si éloquemment entretenus hier soir. Le tarif sud-africain a été augmenté à différentes reprises sur plusieurs catégories de produits. Des relèvements ont eu lieu en 1919, 1921, 1922 et 1923, année qui vit une augmentation de droits sur la confiserie, le blé, l'essence à moteur, le papier d'emballage, les chaussures et les bouteilles.

En outre, la Guyane anglaise, le Honduras anglais, Montserrat, la Barbade, la Dominique, la Grenade, la Trinité, l'Afrique orientale, Malte, la Mésopotamie et l'île de Ceylan ont tous modifié leur régime douanier ou augmenté les droits de leur tarif général et les droits *ad valorem*. A la Jamaïque, un nouveau tarif et entré en vigueur en mars 1922, comportant une augmentation générale des droits. Le droit *ad valorem* passa de 16⅔ à 20 p. 100 et tous les autres droits subirent une augmentation proportionnelle.

On voit par ce que je viens d'énumérer que l'Angleterre et toutes ses possessions ont relevé les droits de leur tarif douanier pour grossir leurs revenus et maintenir leur existence. Le Canada seul fait exception.

Toutes les grandes nations du monde ont également, en différents temps, augmenté les droits de douane, afin de protéger leurs populations et de conserver leur situation dans les relations internationales. Des nations à monnaie dévalorisée, telles que l'Allemagne, l'Autriche et la Roumanie exigent le payement des droits de douane en or. Le 1er juillet 1921 toutes les conventions de commerce existant entre l'Allemagne et les pays étrangers se trouvèrent abrogées, et toutes les importations à partir de ce jour durent acquitter les droits du tarif général. C'était une augmentation considérable, car une loi allemande de juillet 1920 avait étendu aux importations de tous les pays les bénéfices de toute convention applicable aux importations. Depuis ce temps de nombreuses augmentations de droits ont été établies. Il y a quelques mois le bruit a circulé que le tarif douanier allemand allait subir une revision complète. A l'augmentation des droits est venue s'ajouter une nouvelle hausse due à l'obligation imposée par le gouvernement allemand de payer les droits de douane en or.

Je continue à faire passer sous vos yeux la question tarifaire en d'autres pays.

Autriche: Le tarif autrichien a été plusieurs fois augmenté. Un nouveau projet est en ce moment sur le tapis comportant un relèvement considérable des droits. L'Autriche exige également que les droits soient payés en or, ce qui a pour effet de les augmenter encore.

France. Au mois de juillet 1919 la France adopta un système de coefficients d'augmentation. D'après ce système le droit percevable est le droit ordinaire multiplié par le coefficient applicable dans chaque cas. A l'origine, le coefficient maximum fut fixé à 3; cependant, il a été augmenté de temps à autre si bien qu'il est rendu à 10 à l'heure actuelle. De plus, au mois de mars 1921, les droits sur les importations sous le régime du tarif général furent portés de 100 à 300 p. 100 en sus du tarif minimum. Une nouvelle loi tarifaire, décrétant un remaniement des droits de douane en France, a été préparée tout récemment. On rapporte que la nouvelle loi décrètera une augmentation sensible des droits de douane sur un bon nombre de produits ouvrés.

Belgique et Luxembourg: En juin 1920, le tarif douanier fut sensiblement relevé en Belgique par la mise en vigueur d'un système de coefficients d'augmentation s'appliquant aux droits spécifiques. Une nouvelle augmentation devint effective en octobre 1920 par l'adoption d'un nouveau système d'estimation pour ce qui est des marchandises assujetties à des droits *ad valorem*. En mars 1921, les taux des coefficients furent relevés en même temps que l'on augmentait les droits sur divers articles. En 1924, le tarif douanier fut de nouveau remanié à la hausse tout en maintenant le système des coefficients d'augmentation. Le tarif remanié entra en vigueur au mois de novembre 1924. La loi des douanes belge décrète que la valeur des articles assujettis aux droits ne doit pas être moindre que le prix de gros normal sur le marché belge au temps de l'importation, mais le montant de droits d'importation que tels produits devraient acquitter sous le régime du plus bas tarif.

Russie. Le gouvernement provincial à Archangel a promulgué un décret, le 13 juin 1919, établissant un droit sur les marchandises importées dans le territoire septentrional. Et le tarif russe fut relevé sur toute la ligne, sauf sur quelque trente articles. Sur certains produits, les droits furent augmentés de 100, 250, 500 et 1,000 p. 100; tandis qu'ils le furent de 1,500 p. 100 sur un article. En ce qui regarde 19 articles, de nouveaux droits furent imposés ou les droits en vigueur furent relevés.

Turquie. Les droits d'importation sur certaines préparations farineuses ont été augmentés de même que sur le blé et la farine; ces droits sont entrés en vigueur au mois de septembre 1924.

De la même façon, les pays du centre de l'Europe ainsi que ceux de l'Europe méridionale tels que la Bulgarie, la Tchécoslovaquie et la Roumanie ont décidé d'augmenter les droits protecteurs; de plus, ces pays exigent que les droits douaniers soient acquittés en or. L'Italie, la Hollande, la Pologne, la Norvège, le Portugal, l'Espagne, la Suède, le Danemark et la Suisse ont, au cours des cinq dernières années, créé des commissions qui sont à l'œuvre, préparant de nouvelles annexes tarifaires lesquelles sont toutes plus élevées que celles en vigueur à l'heure actuelle. Et la même situation se répète en Extrême-Orient.

Japon: En juin 1921, les Japonais remanièrent le tarif douanier, les droits sont de trois à quatre fois plus élevés règle générale qu'ils ne l'étaient avant ce remaniement. En mars 1922, les droits furent encore augmentés et, au mois de juillet 1924, le soi-disant tarif "de luxe" de 100 p. 100 fut imposé sur un grand nombre de produits comprenant quelque 125 articles du tarif japonais.

Chine: Un nouveau tarif douanier est entré en vigueur au mois d'août 1919. Les droits sont basés sur la valeur moyenne des marchandises importées au cours d'une période de cinq années, c'est-à-dire de 1912 à 1916. Le nouveau tarif représente une augmentation relativement à la hausse durant cette période de cinq années. En 1922, le tarif fut remanié de nouveau, en prenant comme base les prix en vigueur pour la période de six mois comprise entre octobre 1921 et mars 1922; il s'ensuivit une nouvelle augmentation de droits.

Egypte: En mars 1921, les droits furent relevés sur divers articles tandis qu'au mois de juillet de la même année, des droits supplémentaires furent imposés sur une longue liste d'articles.

Perse: Un nouveau tarif d'importation est entré en vigueur au mois d'avril 1920. Les droits ont été relevés; cependant, étant donné que, dans nombre de cas, les droits spécifiques ont été remplacés par un droit *ad valorem*, il est impossible d'estimer à quoi se résume l'augmentation moyenne que le tarif a subi de ce chef.

Et pour revenir à l'hémisphère occidental, je ne vois guère la nécessité de rappeler au souvenir de mes honorables collègues que la République Argentine, le Brésil, le Chili, le Pérou, le Mexique et la république de San Salvador ont de la même façon relevé leur tarif protecteur. La politique fiscale de la république de Cuba vise le Canada d'une façon toute particulière. Il ne se passe guère de mois sans qu'un exportateur canadien se rende compte qu'il est de plus en plus difficile de faire pénétrer ses produits sur le marché cubain.

Un comité spécial de la Chambre des représentants de Cuba est à préparer un nouveau tarif douanier qui sera soumis prochainement à l'assentiment du parlement cubain. Il est entendu que les nouveaux remaniements du tarif visent à la protection des industries existantes ou en perspective. En vertu de ce principe, on propose d'augmenter les droits d'importation sur le ciment, la brique, les produits de l'industrie métallurgique, la fonte, les écrous, les boulons, et le reste, sur l'encre, les savons, les engrais, le papier à lettre, les chaussures, les allumettes et ainsi de suite.

Dans le comté d'où je viens, on a un exemple concret des difficultés qui surgissent de ce chef. Un fabricant d'huiles qui antérieurement à 1921, était en mesure d'expédier chaque mois et sans la moindre difficulté plusieurs wagons-réservoirs à Cuba, ne peut plus faire ce commerce étant donné les nouveaux règlements douaniers en vigueur.

Il est inutile de rappeler à la Chambre la somme de protection accordée par le gouvernement des Etats-Unis aux industries de diverses catégories. En résumé, voici la situation:

Etats-Unis. Le tarif d'urgence de 1921 augmentait considérablement les tarifs de douane sur les produits agricoles. En même temps, on a mis en vigueur une loi très stricte pour empêcher le "dumping". En 1922, le tarif Fordney est entré en vigueur, fixant des taux de douane beaucoup plus élevés que les précédents. En 1920, dernière année du tarif des démocrates, le taux moyen des droits *ad valorem* était de 16.4 p. 100, alors qu'en 1923, première année où le tarif Fordney a été mis en vigueur, le taux moyen des droits *ad valorem* sur les importations payant des droits a été de 35.1 p. 100. La loi du revenu des Etats-Unis de 1922, outre les droits touchant le "dumping", autorise l'imposition d'un droit sur les articles importés, droit fixé d'après

[M. Harris.]

le prix de détail d'articles semblables fabriqués ou produits aux Etats-Unis, et cette base d'évaluation a été employée chaque fois que les industries avaient besoin de protection.

(A six heures, la séance est levée sans la formalité d'une motion, conformément au règlement.)

JEUDI, 16 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

LA CONVENTION DE COMMERCE AVEC L'AUSTRALIE

M. ANDERSON: Y a-t-il quelque chose de vrai dans la nouvelle que le traité entre le Canada et l'Australie a été ratifié par le gouvernement australien?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): D'après ma compréhension du traité entre l'Australie et le Canada, les deux parties en étaient venues à l'entente que l'Australie et le Canada modifieraient leurs tarifs sur certains points. Le gouvernement australien, je crois, a procédé à un remaniement tarifaire. Nous sommes encore en négociations avec l'Australie touchant la modification que nous devons apporter à notre tarif. Avant la fin de ces négociations, on ne pourra pas dire que l'affaire a été réglée définitivement.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. HARRIS: Monsieur l'Orateur, les faits que j'ai communiqués à la Chambre et au pays dans mon discours touchant les politiques suivies dans le monde entier m'ont démontré de façon concluante que notre pays fait bande à part, pour ce qui est de la politique à suivre. Comme l'Irlandais du proverbe, nous nous trouvons être les seuls à ne pas garder le pas et nous disons au reste du monde civilisé que ce sont eux autres qui perdent le pas. Mais l'industrie, les faits, les statistiques, les dollars, les cents, les denrées et tous les éléments de notre civilisation actuelle ne constituent point, comme je l'ai déjà dit, les facteurs les plus importants. Le facteur le plus important, c'est la génération qui va succéder à la présente. A ce sujet, j'ai sous les yeux un document qui me permettra de souligner autrement les points que j'ai déjà exposés; c'est le rapport du département du Travail. Que déclare le département touchant l'enseignement professionnel donné aujourd'hui à la jeunesse du Canada? Nous constatons que l'enseignement professionnel est au bénéfice des groupes suivants:

Les jeunes gens et les adultes qui ont quitté l'école trop tôt et qui constatent qu'ils ont besoin de plus d'instruction pour réussir dans leurs occupations.

Les personnes qui ont l'ambition d'avancer dans leur état et qui trouvent nécessaire de devenir habiles dans les procédés les plus difficiles de leur métier ou de se mettre davantage au courant du volume de plus en plus important des connaissances techniques se rapportant à leur métier. Un effort doit être fait pour suivre les développements de l'industrie. En dépit de la tendance à un plus gros volume de méthodes de production, la position de l'ouvrier habile et bien renseigné est assurée.

Afin que les Canadiens reçoivent cet enseignement professionnel qui les mettra en mesure de prendre leur rang dans les industries nationales, non seulement le coût de l'enseignement professionnel, nous le constatons, est énorme et augmente considérablement, mais de plus, le nombre des élèves fréquentant nos écoles techniques et d'enseignement professionnel s'accroît très vite, comme en fait foi le tableau suivant:

Assistance aux écoles professionnelles d'Ontario

	1920-21	1921-22	1922-23	1923-24
Nombre des professeurs réguliers	191	212	288.0	379
Nombre de professeurs surnuméraires	.....	60	49.0	82
Nombre d'élèves réguliers inscrits	2,600	5,344	6,958.0	9,153
Moyenne d'assistance des élèves réguliers	2,123	4,260	5,454.3	.....
Nombre des élèves surnuméraires inscrits	907	574	988.0	1,319
Nombre global des heures d'assistance des élèves surnuméraires	40,997	37,776	60,972.5	176,673
Nombre d'élèves spéciaux inscrits	1,019	1,604	1,456.0	2,347
Nombre global des heures d'assistance des élèves spéciaux	223,570	351,214	247,439.5	314,427

Vous observerez par ce tableau que le nombre total des heures de classe s'est plus que quadruplé en trois ans. Le nombre des inscrits s'est accru dans la même proportion.

L'enseignement professionnel de la jeunesse canadienne nous coûte des sommes considérables; tous les hommes publics sont heureux de les voter d'année en année. Les déboursés

faits par les municipalités pour fins d'enseignement professionnel augmentent énormément, comme il appert par le dernier état fourni par le département du Travail:

Résumé des dépenses faites par les municipalités

	1919	1920	1921	1922
Total des dépenses..	$659,072 82	$1,347,905 04	$1,585,086 36	$1,871,614 21
Octrois législatifs..	140,294 14	511,021 04	670,758 56	638,217 28

Cette dépense montre la somme de travail, de temps et d'argent mise à la disposition de la jeunesse canadienne pour la préparer à la vie industrielle. Le vote des crédits par les représentants de toutes les opinions marque la volonté de tous d'organiser l'industrie nationale s'exerçant sur les produits naturels du pays, et autres services, de façon à équilibrer parfaitement l'activité générale. J'appuie sur ce point, parce que, en face de chez moi il y a l'Ecole technique de Riverdale, ouverte au mois de septembre 1923. Le rapport annuel du département du Travail contient ce passage relatif à cet établissement:

La nouvelle succursale de Riverdale de l'école technique de Toronto a ouvert ses portes pour la première fois en septembre 1923. Les occasions d'instruction professionnelle offertes ici, avec un local et un outillage suffisants, ont reçu un réponse des plus satisfaisantes. Le nombre des élèves inscrits au cours de l'exercice a été 626 à l'école de jour et 1,800 à l'école du soir. La crainte que l'ouverture de la succursale de Riverdale réduirait le total de l'inscription à l'école technique centrale ne s'est pas réalisée. L'inscription à l'école centrale est demeurée à peu près au même chiffre que l'année précédente.

Le nombre total des élèves inscrits aux trois écoles professionnelles de Toronto—l'école technique centrale, la succursale de Riverdale et la High School of Commerce—pour le terme d'automne de 1923 a été 4,755 élèves de jour et 10,074 élèves du soir.

Je suis sorti il y a quelques années d'une école d'enseignement technique et je connaissais à peu près tous les finissants de l'école de Toronto à ce moment-là. On aurait pu les compter sur les doigts, tandis qu'aujourd'hui ils sont des milliers dans la région de Toronto qui se préparent dans les écoles à occuper une place dans l'industrie. Après les faits que j'ai exposés à l'honorable Assemblée hier après-midi, on peut voir maintenant que l'attitude adoptée par le Gouvernement n'est pas conforme aux idées courantes sur l'enseignement qu'il faut donner à la jeunesse. Tous, libéraux, progressistes, conservateurs, sont d'accord pour voter les fonds nécessaires à l'instruction de la jeunesse. Mais alors il faut être logique et si l'on prépare les jeunes gens à l'industrie on doit aussi faire en sorte que l'industrie nationale puisse donner de l'emploi à ceux qui sortiront des écoles professionnelles. Pas loin de chez moi habitent trois ou quatre familles dont les enfants ont fait leurs études à l'école technique créée en 1923. Où sont-ils aujourd'hui? Je ne serais pas étonné que le premier ministre en eut rencontré quelques-uns dans son recent voyage aux Etats-Unis durant le congé de Pâques. C'est là qu'ils sont allés. Le cœur se brise à voir nos jeunes gens émigrer aux Etats-Unis. (*Exclamations.*)

[M. Harris.]

On peut ricaner, mais le fait est triste quand même. L'année dernière le club de foot-ball de chez nous concourut pour le championnat de la ville de Toronto et arriva bien près de le décrocher; il état sur les rangs pour le championnat de la province. N'est-ce pas douloureux que toute cette jeunesse, quand elle atteint l'âge de vingt et un ans, doive émigrer hors du Canada. Deux de nos meilleurs joueurs sont passés aux Etats-Unis, au grand détriment du Canada. Nos meilleurs sujets sont obligés de s'expatrier pour trouver de quoi vivre; il faut de toute nécessité mettre fin à pareil état de chose.

J'ai cité des chiffres hier relatifs à la diminution de nos importations. A l'appui de ce que j'ai dit, et afin de garder intactes nos propres industries, je propose qu'on adopte des mesures pour fournir de l'emploi aux élèves sortant de nos écoles techniques, tant manuel qu'intellectuel. Je demande à consigner au hansard un tableau résumant ce que j'ai dit à ce sujet.

Importations destinées à la consommation intérieure au cours des dix mois écoulés le 31 janvier

Produits fabriqués en tout ou en partie

	1924	1925	Diminution %
Produits textiles			
Imposables.	$ 90,180,970	$ 88,369,654	2.0
Produits métalliques non ferreux			
En franchise	10,089,892	9,390,943	
Imposables.	25,309,930	24,201,242	5.11
	35,399,822	33,592,185	
	1924	1925	Diminution %
Produits chimiques			
En franchise	9,033,950	8,721,239	
Imposables.	12,495,958	11,326,165	
	21,529,908	20,047,404	6.88
Produits divers			
Enfranchise	19,213,347	19,168,949	
Imposables.	22,224,984	20,799,641	
	41,438,331	39,968,590	3.53
Grand total (toutes catégories)..	$744,279,406	$650,894,554	12.53

Analyse des importations de fer pour les dix mois finissant le 31 janvier
Matière brute

	1924	1925	Diminution %
Fer brut..	$ 5,407,046	$ 2,314,123	
En gueuses, en lingots, en loupes. ..	2,057,629	1,500,791	
Ferraille..	536,639	433,310	
Moulages, pièces de fer forgées..	4,146,449	2,807,541	
Produits laminés. ..	41,961,509	28,107,918	
Tubes, tuyaux.. ..	3,526,465	2,027,573	
Fil de fer..	3,526,084	2,084,767	
	$ 61,161,821	$ 39,276,023	35.8
Produits en partie ouvrés et manufacturés, moteurs, chaudières, machines agricoles, quincaillerie, coutellerie, outils, véhicules et le reste..	84,508,740	68,717,060	18.6
Total..	$145,670,561	$107,993,083	25.87

Pourcentage des exportations et importations de matière brute et de produiits ouvrés

	Matières brutes, p. 100	Ouvrés et partiellement ouvrés, p. 100
Exportations		
Produits du bois, 4e catégorie	64	36
Métaux non-ferreux, 6e catégorie..	77½	22½
Importations		
Produits du bois, 4e catégorie	27	73
Métaux non-ferreux, 6e catégorie..	13	87

Pour ne citer qu'un exemple, prenons l'industrie de l'amiante. L'honorable député de York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton) nous a démontré avec éloquence de quelle façon le programme fiscal en vigueur joue au détriment des Canadiens. Nous produisons quelque 190,000 tonnes d'amiante dont le prix de revient est de $37 par tonne. Et où va cet article de première nécessité? Notre amiante est exporté à l'état brut dans les états de la Nouvelle-Angleterre afin d'approvisionner de matière première quarante fabriques différentes. Et ces fabriques convertissent notre amiante en produits ouvrés dont la valeur se chiffre à 70 millions. On peut se faire une idée des pertes énormes que le Canada subit de ce chef si nous mettons cette forte somme en regard du faible montant de 7 millions ½ que nous avons touché pour notre matière première. Il ne faut pas oublier non plus que le prix des produits ouvrés représente surtout le coût de la main-d'œuvre et c'est autant de perdu pour les ouvriers du Canada. Chacun sait qu'un ingénieur et un contremaître peuvent diriger une armée d'ouvriers; aussi longtemps donc que nous persisterons dans la voie où nous sommes engagés, nous serons témoins du mécontentement qui existe au sein de notre population. A quoi sert-il de faire des efforts pour instruire la jeunesse canadienne si nous agissons de manière à mettre nos jeunes gens dans l'impossibilité d'utiliser plus tard leur instruction au service du pays.

Il me répugne fort d'empiéter sur le temps de la Chambre; cependant, les vers qui suivent s'adaptent si bien à la situation actuelle que je n'hésite pas à les citer. Ils auraient pu avec raison être dédiés au premier ministre (le très hon. Mackenzie King). Voici:

Lament of a Canuck

I am sitting and a thinking of the
days that's gone before,
For I'm leaving this my country and
my heart feels sick and sore;
There's a hundred thousand others,
and their plans are kin to mine,
For they're leaving home and country
to migrate across the line.

Sure, I've tried to stick it longer,
but my bank account is low,
Though I hate to leave the homestead,
still I know I've got to go;
For while politicians sidestep and declare
the times are fine,
I have got to leave my birthplace
and migrate across the line.

Je regrette que le ministre du Travail (l'hon. M. Murdock) ne soit pas à son siège:

They say our neighbours over there
appreciate our worth,
And welcome sons from Canada,
the richest land on earth.
I'm doing what I think is best,
and I sure don't want to whine,
But conditions here have forced me
to migrate across the line.

I've made my plans to settle
in that land across the way,
And if I like the country, you can
bet your life I'll stay;
But I'll watch your progress over here,
and I hope you'll all do fine,
But me, I'm through with Canada,
I'm bound across the line.

Si le Gouvernement désire être loyal envers le pays il devrait certainement faire un appel au peuple. Voilà peut-être la dernière occasion que j'aurai de prendre la parole au nom de mes commettants de York-Est et je profite de la circonstance pour exprimer l'espoir que le Gouvernement va demander aux électeurs un renouvellement de son mandat, ou céder la place à d'autres qui possèdent la confiance du peuple. Le comté que j'ai l'honneur de représenter compte une population de 100,000 habitants dont 70 p. 100 sont employés dans diverses industries. De plus, 70 p. 100 de nos ouvriers sont propriétaires des maisons qu'ils habitent et dont la valeur varie entre $3,000, $5,000, $6,000 ou $7,000. Je voudrais bien que mes honorables collègues se

fissent une idée des sommes énormes qui sont en jeu dans une circonscription électorale comme celle-là; il faut tenir compte non seulement des capitaux placés dans les entreprises industrielles mais aussi de ceux que représentent les maisons des employés. Si mes honorables amis tenaient compte de ces faits, ils se convaincraient bien vite de l'importance énorme d'une seule entreprise industrielle pour une localité particulière. Il est donc d'importance capitale pour les habitants des centres industriels que leurs manufactures ne soient arrêtées par aucun obstacle et l'on comprendra facilement les ennuis que leur causent la ruine de ces usines les unes après les autres. Lorsque je suis à Toronto, je passe tous les jours dans l'avenue Carlaw, où est située la verrerie de Jefferson fondée en cet endroit en 1913. Cet établissement employait anciennement de trois cents jusqu'à même six cents ouvriers qui étaient occupés à la fabrication d'ouvrages de verre de toute sorte. Cette usine est fermée aujourd'hui et ses portes ne seront probablement jamais rouvertes. La compagnie est démoralisée et a abandonné les affaires complètement parce que les mêmes articles qu'elle fabriquait viennent maintenant de Belgique et en grande partie des Etats-Unis. Le droit douanier est la cause de la ruine de cette industrie qui représente une perte de 500,000 dollars de salaires pour mes commettants.

Il me vient justement à l'esprit un cas malheureux qui s'est présenté pas bien loin de mon domicile. Un employé de la maison Jefferson, avec une femme invalide et une jeune fille qui gagnait 10 dollars par semaine, chôme depuis le mois de juillet dernier, n'ayant pu se procurer qu'une couple de semaines de travail dans l'intervalle. Le chef de cette famille m'a dit chez moi samedi dernier: "Que puis-je faire, monsieur Harris? Je n'ai pas acquitté le dernier paiement sur ma maison et le prochain devient dû le 15 avril. Si je ne puis leur faire honneur, je vais perdre la maison que j'essaie de payer depuis cinq ou six ans". Cet homme n'a pu s'acheter une maison plus tôt, ayant élevé une famille de neuf enfants à qui il s'est efforcé de donner une bonne éducation. Et, comme je l'ai dit, son épouse est invalide. Il est découragé; il ne sait de quel côté se tourner et ne peut trouver à Toronto d'autre emploi qui convienne à ses aptitudes. Il attend patiemment d'autres élections générales dans l'espoir que le peuple canadien reprendra courage. J'hésite, monsieur l'Orateur, à mentionner ces incidents parce que, comme l'a fait observer mon collègue de Kootenay-Ouest (M. Humphrey) ils sont susceptibles d'ébranler la confiance des citoyens dans le pays; s'il s'agissait du Gouvernement, ce serait différent. Je répéterai ce que j'ai affirmé maintes et maintes fois: j'ai une confiance aveugle dans le Canada. Mais cette observation faite, laissez-moi vous citer le cas d'un infortuné qui est venu me trouver à mon bureau, ce matin, dans le "couloir Hogan". "Vous êtes monsieur Harris?" m'a-t-il demandé. Je lui ai répondu: "Oui, que puis-je pour vous, mon cher ami?" "Je suis l'un de vos commettants" a-t-il répliqué, "et je demeure au n° 36 de l'avenue Edgewood, près de votre domicile. J'ai marché de Toronto à Ottawa". "Que dites-vous?" me suis-je écrié. Il m'a répété: "J'ai marché de Toronto à Ottawa". Et il m'a montré les semelles de ses souliers qui laissaient voir les chaussettes. "Juste Ciel!" lui dis-je, "mon ami, il vous faut une autre paire de souliers". Nous lui avons recueilli assez d'argent dans le "couloir Hogan" pour lui procurer une paire de chaussures et un bon repas. Je lui ai donné l'adresse d'une demi-douzaine de maisons de la ville où il pourrait peut-être obtenir un emploi. C'est un ancien soldat, père de trois enfants. J'ai pris note des renseignements qu'il m'a fournis lorsqu'il est venu me voir. Il a un garçon de douze ans, une fillette de dix ans et un autre garçon de cinq ans. Il s'est enrôlé pour le service d'outremer le 11 janvier 1916 et a été démobilisé le 26 janvier 1919. Avant son engagement, il travaillait dans la division des achats de la Canada Metal Company. Les affaires de cette compagnie sont loin d'être actives et il n'a pu se procurer un nouvel emploi. Sa femme a eu un emploi ici—non pas du Gouvernement—à 12 dollars par semaine; c'est son beau-père qui l'a obtenue pour elle au mois de décembre dernier. Il a suggéré à son mari, puisque les perspectives sont si pauvres à Toronto, de tenter le sort à Ottawa. Et, plutôt que d'emprunter le montant de son billet de chemin de fer cet homme s'est rendu à pied en cette ville. Cet après-midi, tandis que nous siégeons en cette Chambre, il frappe à la porte de diverses manufactures d'Ottawa-Ouest dans l'espérance de trouver du travail pour nourrir ses trois enfants. Il m'a dit qu'il a prié le "Soldiers' Aid Hostel" de Toronto de prendre soin de ses enfants jusqu'à ce qu'il ait une occupation. On lui a répondu: "Nous ne pouvons accepter vos enfants temporairement, mais si vous voulez nous les confier pour toujours nous les ferons adopter par quelqu'un". Mais il a refusé, et ses enfants sont maintenant chez un de ses amis à Toronto. Il arpente les rues depuis le mois d'octobre en quête de travail, et, à part quelques jours de pelletage de neige, il n'a eu rien à faire.

Maintenant, je demanderai à mes amis les cultivateurs de quels avantages sont pour eux

tous ces industriels? Je pense qu'ils leur rapportent certains bénéfices. La liste des votants de York-Est contient environ quarante-sept mille noms. C'est une circonscription assez importante et les électeurs avec leurs familles comprennent à peu près cent mille habitants. J'ai calculé ce qu'ils consomment approximativement, et, avec le consentement de la Chambre, j'insérerai l'état suivant au hansard:

Consommation de produits agricoles dans York-Est

Denrée	Quantité	Valeur
Céréales, farine, matières panifiables	20 000,000 liv.	$1,200,000
Viandes	8,000,000 liv.	1,920,000
Beurre et fromage	3,400,000 liv.	1,360,000
Œufs	1,360,000 douz.	680,000
Lait	5,000,000 pintes	550,000
Pommes de terre et autres légumes	5,000,000 boiss.	450,000
Autres produits de ferme		200,000
Fruits canadiens		40,000
		$6,400,000

Donc près de six millions et demi de dollars en produits de ferme. Et cet argent ne serait nullement utile aux cultivateurs du comté de York, ni à nos fermiers de l'Ouest? Je dis au contraire qu'il est très utile; et j'affirme aussi qu'il nous faut maintenir l'industrie afin d'offrir un emploi varié aux générations qui grandissent.

Ma circonscription, monsieur l'Orateur, comprend un très grand township,—d'une population d'environ 13,000,—et d'une production agricole considérable. Je veux dire un mot ou deux en son nom, car je n'aurai plus l'occasion de le faire au cours de la présente législature, si le Gouvernement est honnête et met son sort entre les mains des électeurs cet automne; d'ailleurs le dernier remaniement de la carte électorale a fait disparaître la circonscription de York-Est. Voici une liste des légumes que nous avons importés en 1924:

Pommes de terre	24,867,896 liv.
Oignons	393,578 liv.
Choux	273,933 liv.
Tomates	313,591 boiss.

Encore, pourquoi serait-il nécessaire d'importer 9,270,176 livres de conserves de légumes, tels que fèves, maïs, tomates, pour une valeur de $965,449? Si mes commettants de York-Est, en sus de leurs ventes actuelles, remplissaient quelques-unes de ces commandes, ils seraient prospères. Faisons face à la situation: protégeons nos maraîchers en réduisant dans la mesure du possible nos importations de l'étranger. On constate aussi que le Canada importe des quantités considérables de fruits frais et préparés que nos producteurs canadiens pourraient très bien fournir. J'en ai rédigé un relevé que je demande la permission de faire insérer au compte rendu:

Fruits importés en 1924

Pommes	195,693 barils	$878,415
Fraises	5,014,267 liv.	740,699
Prunes	140,208 boiss.	374,250
Poires	17,804,789 liv.	782,464
Pêches	13,405,896 liv.	510,710
Raisins	11,202,740 liv.	874,941
Cerises	625,313 liv.	105,978

Ajoutons à cela les importations de fruits préparés et desséchés qui atteignent un total de quelque 20 millions de livres par année, et on voit le besoin impérieux qu'il y a de conserver le marché canadien aux produits de nos fermiers canadiens.

A ce propos tous les honorables membres comprennent, j'en suis sûr, que par suite de notre situation géographique plus au nord, les fruits américains inondent notre marché avant que nos primeurs canadiennes soient mûres. Voyons résolument à résoudre ce problème avec justice et n'allons pas punir le producteur canadien parce qu'il se trouve dans un climat où ses récoltes mûrissent un peu plus tard que celles de son rival américain et permettre à ce rival d'accaparer notre marché. Donnons-lui toute la protection qu'il faut pour assurer le marché canadien à tout ce qu'il peut produire.

Quant à nos difficultés de chemins de fer, monsieur l'Orateur, il y a maint aspect qui résulte de la situation actuelle du pays. J'eus l'honneur d'en signaler quelques-uns bien humblement, devant le comité des chemins de fer et de la marine à la dernière session. A mon avis le temps est passé où nous devons couvrir l'Europe d'agents qui, au nom des chemins de fer nationaux sollicitent des envois de marchandises à destination du Canada. Nous avons des agents commerciaux en Europe. Ne pourraient-ils pas voir à ce qui intéresse le réseau national là-bas? Selon moi nous sommes bien mal inspirés de déléguer par toute l'Europe d'innombrables agents des transports. A la page 100 des Journaux de la Chambre (appendice) volume LXI, où figurent les dépositions recueillies devant le comité spécial permanent des Chemins de fer nationaux et de la Marine marchande, on trouve ce qui suit:

M. Harris: Sir Henry Thornton, si la politique du Gouvernement devait changer très considérablement, et que vous trouviez, par exemple, que l'on établit un tarif sur les marchandises venant d'Europe...

M. Kyte: A Dieu ne plaise.

M. Harris:...qui vous mettrait dans l'impossibilité d'envoyer vos solliciteurs de trafic de marchandises et de messageries, croyez-vous qu'il soit possible que vous vous trouviez avec une organisation considérable en Europe et peut-être dans l'impossibilité d'obtenir un revenu sur le placement?

Autrement dit, tant que le ministère modifiera son programme de temps en temps, les chemins de fer Nationaux font bien de déléguer en Europe ces innombrables agents des transports, car il pourrait survenir un changement de politique ministériel qui priverait cette grande organisation de toute occupation. A cette occasion j'avais posé une question à sir Henry Thortorn et cela intéressera peut-être la Chambre de connaître la réponse. Je cite le même volume, page 98:

Q. Relativement au trafic des marchandises et des messageries du continent, avez-vous aussi une entente réciproque avec les lignes White Star et Cunard?—R. Nous avons une entente avec ces deux lignes pour ce qui est des passagers, des marchandises et des messageries.

Q. Je suppose que la politique des lignes White Star et Cunard par exemple, est aussi de pousser vigoureusement le trafic des marchandises dans l'Europe centrale?—R. Certainement, avec notre coopération, tout comme nous le faisons de ce côté-ci. Nous avons certains solliciteurs de trafic sur notre liste de paye qui s'occupent surtout de l'alimentation du trafic de ces deux compagnies.

Or, où sir Henry Thornton reçoit-il un mandat de ceux qui le paient, pour recruter cette clientèle? Il dit effectivement un peu plus loin: Je tends mes voiles suivant la politique du gouvernement au pouvoir. Avant longtemps, monsieur l'Orateur, il lui faudra tendre ces voiles dans une autre direction et le plus tôt cela viendra, mieux cela vaudra pour le public canadien.

Notre problème des chemins de fer est très grave. Les Etats-Unis, avec une population quatorze fois plus grande que la nôtre, n'ont que six fois plus de voies ferrées que nous.

Le Gouvernement voudra-t-il aider le réseau national en lui donnant des milliers et des milliers de wagons de produits bruts à transporter? Est-ce avantageux pour le chemin de fer national de transporter ces marchandises? Le tarif pour les 5e et 6e catégories. celles des produits bruts, de Montréal à Toronto est de 20½c., tandis que le tarif des mêmes produits travaillés est de 78½c. Autrement dit, le tarif du produit travaillé est quatre fois plus élevé. Il est donc évident que c'est en transportant des produits travaillés que les chemins de fer feront des bénéfices. Les trois quarts des recettes du chemin de fer national, aujourd'hui, proviennent du transport des produits bruts. Si nous voulions faire en sorte que ce soit des produits travaillés, on libérerait le chemin de fer national de ses dettes.

Regardez la situation géographique du Canada: nos villes se trouvent toutes à proximité de la frontière américaine. Les grandes villes des Provinces maritimes sont proches des états de la Nouvelle-Angleterre; dans Québec et Ontario des états centraux; dans l'ouest de centres comme Chicago, Minnéapolis et Saint-Paul. Les grands centres de population de la Colombie-Anglaise sont aussi à proximité des Etats-Unis. Il faut en tenir compte, quand on étudie le problème de nos chemins de fer. Les chemins de fer américains qui transportent des marchandises à la frontière arrivent tout près de nos centres de population, si bien qu'ils font 90 p. 100 du parcours, tandis que nos chemins de fer n'en ont que 10 p. 100. Tant que cette situation continuera et tant qu'un bas tarif l'encouragera, nos chemins de fer s'enfonceront de plus en plus dans l'abîme de désespoir dans lequel ils sont tombés et ils prendront de plus en plus l'aspect d'une institution en déconfiture.

Le moment est venu d'essayer d'aider les gens qui sont aujourd'hui dans notre pays, de créer des occupations plus diverses et de régler la situation de nos chemins de fer. Pour y arriver, il faut diriger le commerce de l'est à l'ouest et réciproquement. Un tarif douanier peu élevé tend à faire approvisionner les Provinces maritimes par les états de la Nouvelle-Angleterre, permet à Buffalo d'approvisionner la péninsule de Niagara, et à Détroit la partie occidentale de l'Ontario. Un tarif peu élevé permet à Chicago, Minnéapolis et Saint-Paul d'approvisionner l'ouest du Canada, et à Seattle, la Colombie-Anglaise. En résumé, un bas tarif tend toujours à empirer notre situation et à encourager un autre soi-disant poète à ajouter quelque rimes à l'un de nos journaux quotidiens sous le titre de "Bon sens commercial". Je cite:

The dollar bill you send down south
Or over to the States,
To get some finery you could buy
Within your own town's gates,
Is not as likely to come back
And meet your sweet caresses,
As if you kept it in your burg
By buying local dresses.

I've heard of men who, wanting shoes,
Just "beat it" to Seattle,
And spend a lot of B. C. dough
Changed into discs that rattle;
Then mighty gay in new shod feet
They hike back here with laughter
And shout, "Seattle's got you beat,
You're only trailing after."

My friends, so long as you support
The States and southern cities,
Yet earn your grub in this old town
While singing hard luck ditties;
How do you think our tradesmen can
Pay taxes, rent and labor,
And help the many unemployed?
"They need your business, neighbor!"

En terminant, je dirai que la meilleure chose qui puisse nous arriver, c'est des élections générales. Quand ces élections seront

terminées, le parti qui aura triomphé, quel qu'il soit, devra aussitôt prendre des mesures pour stabiliser le tarif douanier. Certains disent que ce seront les progressistes. Je suis d'avis que s'ils occupaient le banc des ministres ils constateraient aussi la nécessité de stabiliser le tarif dans l'intérêt du pays; nous pourrions du moins compter que leur attitude serait susceptible d'inspirer plus de confiance dans les institutions du Gouvernement qu'il n'en existe à présent.

J'ai entendu parler de modifications à la constitution et ainsi de suite. Un des changements à la constitution que j'accueillerais avec joie serait une réforme diminuant de moitié le nombre des représentants à la Chambre, et cela aussitôt que possible.

Des VOIX: Très bien, très bien.

M. HARRIS: Je suis heureux de voir que mes remarques rencontrent de l'approbation. On a aussi suggéré une réduction de l'indemnité parlementaire. Sur ce point on me permettra un mot afin de dégager ma responsabilité. Si vous le voulez, vous pouvez immédiatement prendre mon indemnité. J'occupe une position qui me permet de vivre et je serais heureux de servir le pays gratuitement. Mais, quant aux députés qui n'ont pas d'autre profession, qu'on leur conserve leur indemnité, mais qu'on leur donne deux fois plus de travail. Qu'on les fasse représentants de cent mille personnes, comme c'est le cas dans ma circonscription et qu'on réduise de moitié le nombre des députés.

Je conseille aussi qu'en revisant le règlement de la Chambre, on décide d'accorder à chaque député environ vingt pages du hansard et qu'on soustraie de son indemnité les frais d'impression de toute page excédant les vingt pages accordées.

J'ai débuté en réduisant les dépenses de l'administration centrale. Passons maintenant à ce que des gens considèrent comme un fardeau inutile, le réseau du National-Canadien; je ne partage pas leur avis. Commençons là une diminution des frais. Tout d'abord diminuons les dépenses de la radiotéléphonie et faisons disparaître des dépenses comme celle d'un quart de million depuis un an et demi pour établir des terrains de golf. Comme je l'ai dit auparavant faisons revenir d'Europe ces agents qui cherchent des clients et si l'on doit faire quelque chose en Europe pour le compte du réseau national, que ce travail soit confié à nos commissaires du commerce déjà établis là-bas. Nous n'avons pas besoin de deux organisations en Europe. Faites le possible pour augmenter notre commerce entre l'est et l'ouest. Faites le possible pour augmenter la circulation des marchandises et des produits susceptibles de payer des tarifs élevés et éliminez autant que possible l'exportation des matières premières. Conservez le marché canadien aux produits agricoles du Canada.

Exploitez les richesses canadiennes et transformez-les en marchandises finies si c'est possible; conservez notre énergie hydroélectrique à l'usage de nos industries.

Partout où c'est possible, établissez la préférence, du moment qu'elle ne gêne pas les ouvriers canadiens.

Quand viendra le moment de nommer la commission du tarif je conseille qu'on la forme de trois membres dont l'un aura à cœur les intérêts de l'agriculture, un autre les intérêts des ouvriers et le troisième les intérêts des fabricants et des institutions commerciales. Que ce corps de trois membres se réunisse et accomplisse quelque chose pour le bien-être de tous. En d'autres termes adoptez franchement cette partie du programme conservateur, ne vous attachez pas à de petits détails ici et là comme le fait actuellement le Gouvernement en tentant de faire croire au peuple qu'il lui accorde quelque chose qui diffère de ce que demandent les conservateurs.

L'adoption d'une ligne de conduite de ce genre, monsieur l'Orateur, permettrait mieux au peuple canadien, j'en suis convaincu, de comprendre que le Canada vaut en réalité quelque chose. On me permettra d'exprimer un sentiment que je ressens quand je voyage d'un endroit à un autre du pays. Récemment, je me trouvais dans les Provinces maritimes et on rencontre en cette province beaucoup de McDonalds, de McKinnons, de McLarens, de McLeans, de McCreas et de Camerons, gens dont les ancêtres sont probablement venus à bord de l'*Hector* et qui descendent sans doute de ces highlanders de l'armée de Wolfe qui a combattu sur les plaines d'Abraham. Leur lignée et leur origine sont excellentes, mais je les implore de se souvenir qu'ils sont avant tout des Canadiens.

Un peu plus à l'ouest, dans la province de Québec, nous trouvons les Archambaults, les Bélands, les Bouchers, les Bourassas, les Denis, les Lauriers, les Marcils et les Lemieux. Ils aiment se nommer Canadiens français quand ils se trouvent dans la province de Québec. Ils ont été Canadiens longtemps avant nous, mais qu'ils oublient aujourd'hui qu'ils sont Canadiens français pour ne se souvenir que de leur titre de Canadiens.

Au delà des plaines de l'Ouest, nous trouvons en Colombie-Anglaise les descendants de ces anciens soldats de l'empire anglais, ces rudes mineurs dont parlait l'honorable député de Kootenay-Ouest (M. Humphrey), établis

dans la vallée de l'Okanagan. Que ces gens se rappellent qu'ils sont Canadiens eux aussi.

Je dirai encore à mes amis de l'Ouest, vous n'êtes pas Canadiens d'aussi longue date que nous peut-être, mais devenez-le le plus vite possible. N'oubliez pas que vous n'êtes pas ici depuis longtemps.

Des VOIX: Qui?

M. HARRIS: Je pourrais en nommer. J'en vois, et il y en a un qui me sourit. Vous êtes au pays depuis peu, et vous avez très bien réussi. Nous sommes heureux de vous avoir parmi nous, et vous verrez que le pays est avantageux. Mais n'entreprenez pas de nous dire ce que nous devons faire. Joignez-vous à nous et aidez-nous à mettre ce pays au rang qu'il doit occuper. A l'œuvre!

M. FORKE: L'honorable député est-il Canadien depuis longtemps?

M. HARRIS: Je n'ai jamais été autre chose. Je suis né tout près d'où je demeure actuellement, sur une ferme de 86 acres, subdivisée actuellement en lots de 38 pieds, couverte de foyers heureux, et bordés de rues bien pavées. J'ai toujours vécu là, et j'espère bien y vivre encore. Je sais ce que mon honorable ami a dans l'esprit. Comme bien d'autres citoyens de l'Ontario, je descends d'un anglais de Bedfordshire, venu au Canada à bord d'un navire à bestiaux et qui a gagné son premier argent canadien sur la rue même où il demeure aujourd'hui. Je n'oserais dire quel est maintenant son avoir, mais il a passablement bien réussi pour un homme qui n'a jamais été à l'école de sa vie. Il a élevé une famille de neuf enfants et je ne sais trop plus combien il a de petits-enfants. L'un de ses frères, demeurant près de ma circonscription, a dix enfants, ce qui explique le chiffre si considérable de ma majorité au scrutin. Un autre oncle, d'Australie, a dix-sept enfants. Le troisième, qui habite l'Ouest, en a onze, et de notre génération, un frère qui me suit, a déjà sept enfants sans compter les perspectives. Quant à moi, bien que le Benjamin en cette Chambre, j'en ai quatre.

Monsieur l'Orateur, lorsque j'ai été interrompu, j'avais repassé les avantages de chacune des provinces du Canada, excepté peut-être l'Ontario, pierre angulaire de la civilisation canadienne. Peuplée d'Anglais, d'Irlandais et d'Ecossais, tous imbus de traditions et d'idéals britanniques, l'Ontario est disposée, comme elle l'a toujours été, à s'unir aux autres provinces pour assurer les destinées du Dominion. L'Ontario a toujours été prête à tracer la route pour le bien du Canada. Mettons-nous en tête que nous sommes un peuple, le peuple canadien, dont l'idéal doit se modeler sur celui qui depuis huit cents ans et davantage a été le plus grand instrument de bien,—et vous savez tous que c'est là l'idéal que le commonwealth anglais a su maintenir en traitant avec justice tous ceux avec qui il est venu en contact, prenons la ferme résolution de rester dans l'empire et comprenons que pour atteindre cet idéal il faut y maintenir notre rang, et alors, monsieur l'Orateur, nous remplirons notre destinée.

M. HAMMELL: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de m'arrêter à un point particulier de l'exposé financier si habilement présenté par le ministre intérimaire des Finances (M. Robb). Je me propose d'ignorer les sentiers battus, ainsi que je l'ai déjà fait antérieurement, et de discuter l'une de nos principales sources de revenus depuis longtemps négligée. J'entends par là le tourisme qui est déjà une grande source de revenus et qui en peut fournir encore bien plus. Le but principal de mes remarques est d'appeler l'attention du Gouvernementet plus particulièrement du ministre de l'Intérieur (M. Stewart), sur l'urgence d'une directive officielle à ce sujet et les avantages qui en résulteraient. En fait, si l'on considère les résultats en perspective, le tourisme prend le premier rang au chapitre des bénéfices indirects. Cependant, ce facteur important s'est développé en dépit d'une indifférence presque complète. Je veux exposer quelques-unes des raisons principales qui font un devoir à notre gouvernement fédéral de prendre des mesures immédiates dans le but de voir à l'organisation nécessaire en vue de systématiser et de développer ce grand élément d'actif national.

Le 7 mai, l'an dernier, au cours du débat sur le budget, j'ai tenté de prouver, au moyen de chiffres exacts et de données calculées avec soin, la valeur incontestable du trafic des touristes pour le Canada. On me permettra peut-être de citer un ou deux passages de ces remarques. En présentant un tableau comparatif des sommes tirées des industries de production je disais à la page 1932 des débats de 1924:

> En ne prenant que les industries absolument fondamentales nous en arrivons à cette comparaison étonnante. Les chiffres se rapportent à l'année 1923:
>
> | | |
> |---|---|
> | Agriculture et produits agricole.. .. .. | $407,760,000 |
> | Forêts et leurs produits.. .. .. | 228,756,205 |
> | Voyages de touristes, estimés à.. .. .. .. | 136,000,000 |
> | Animaux et leurs produits.. .. .. | 135,000,000 |
> | Minéraux et leurs produits.. .. .. | 123,142,653 |
>
> N'est-il pas surprenant de nous trouver en présence de cette production à laquelle nous avons prêté si peu d'attention et qui a plus de prix que celle des animaux et de leurs produits ou des mines?

Et plus loin, à la page 1933 des débats de 1924, je vois:

En considérant un instant le nombre des automobiles qui franchissent notre frontière, nous nous trouvons en présence de résultats plus étonnants encore. En 1923, le ministère des Douanes a inscrit l'arrivée de 1,936,598 automobiles. Un grand nombre de ces voitures n'ont demeuré au Canada qu'un jour au moins. D'un autre côté, plus de 200,000 y ont demeuré de deux jours à un mois et plus de 3,000, d'un à six mois. Même en ne tablant que sur trois voyageurs par automobile, chiffre très modéré, et en ne mettant qu'à vingt dollars la dépense moyenne de chaque voiture, nous arrivons à une dépense totale de $40,000,000 de ce seul chef. Et si nous songeons à ce que coûtent l'entretien, la gazoline, l'huile et le reste, ainsi que la nourriture et le logement des voyageurs, sans compter les grosses sommes dépensés pour les souvenirs, les amusements, et ainsi de suite, nous concevons aisément, que ce total n'es pas exagéré, tant s'en faut.

Maintenant, monsieur l'Orateur, il est agréable de constater que l'on s'intéresse davantage au commerce des touristes dans tout le Canada et, depuis la publication de mon discours de la dernière session, j'ai reçu des centaines de lettres et de coupures de journaux de toutes les parties du pays. Les journaux ont emboîté le pas et fait de la réclame. Les clubs d'automobilistes, les associations pour l'amélioration des routes, et d'autres associations prêtent leur concours et s'efforcent de développer le trafic des touristes et on s'intéresse de plus en plus à cette question. J'ai reçu des lettres de toutes les parties du Canada et des Etats-Unis à ce sujet. J'ai ici une lettre venant d'Halifax et une autre de Vancouver dont je désire donner lecture. La première vient de M. E. G. Stairs d'Halifax et se lit comme suit:

Cher monsieur,—Comme je me suis occupé personnellement du trafic des touristes et des possibilités de ce trafic au cours de mes voyages et investigations à travers le Canada, puis-je vous demander de m'adresser une copie des Débats du 7 mai contenant votre discours sur le tourisme.

Mille mercis,

E. G. Stairs, Halifax.

L'autre vient de M. J. R. Davison, gérant du bureau de publicité de Vancouver; sa lettre est comme suit:

Cher monsieur,—Dans un numéro d'un journal de Toronto de l'été dernier, je remarque un compte rendu d'un discours que vous avez prononcé à la Chambre des communes l'an dernier sur la valeur du trafic touristique.

Ce discours donne une foule de renseignements intéressants et vos vues y sont, je crois, bien exposées et justes. Parmi d'autres considérations, je remarque que vous dites que le tourisme est à l'avantage des cultivateurs. Je crains cependant que bon nombre de ces derniers ne comprennent pas encore la question mais il est certain que les produits de la ferme forment une part importante de ce que les touristes achètent chez nous. Afin de bien faire comprendre ce point ici nous avons insisté sur cet aspect de la question à notre réunion annuelle de 1923. Je vous adresse une copie du menu qui n'a pas besoin d'explications.

Vous aimerez peut-être à étudier un plan que nous soumettons au gouvernement gédéral. Les principales organisations de publicité à l'ouest de Québec ont déjà approuvé ce plan; presque tous les journaux l'ont appuyé dans leur page de rédaction. Nous espérons que le Gouvernement suivra notre plan et se mettra en mesure d'augmenter le revenu que l'on peut tirer de ce trafic très précieux.

Cette année a été la plus fructueuse encore et nous croyons qu'une campagne comme celle que nous suggérons augmentera de beaucoup le trafic dans toutes les parties du pays.

Je serais heureux de recevoir une réponse et j'espère que vous aurez de nouveau l'occasion de souligner le besoin de mesures énergiques à Ottawa.

Bien à vous,

J. R. Davison.

La copie du menu que contenait cette lettre mérite une mention spéciale. D'un côté l'entête se lit comme suit: "Voici ce que nous consommons" puis suit le menu. De l'autre côté se lisent les mots: "Voici ce que consomment les touristes."

Cette page vaut certainement la peine d'être reproduite et voici les chiffres qu'on y trouve:

On calcule que les touristes qui ont visité la Colombie-Anglaise l'an dernier ont consommé les aliments qui suivent :

Céréales, 1,323 sacs ou 132,300 livres; bacon et jambon, 394,800 livres; pain 2,100,000 livres; confitures, 315,000 livres; café, 78,750 livres, thé, 78,750 livres; sucre, 279,300 livres; beurre, 180,000 livres; légumes, 2,100,000 livres; pommes de terre, 42,000 sacs ou 4,200,000 livres; poisson, 2,100,000 livres; farine, 630,000 livres; sel, 31,500 livres; saindoux, 210,000 livres. Viandes: bêtes à cornes, 3,500 têtes; porcs, 8,400; moutons, 25,200. Fruits: 420,000 livres; pommes, 21,000 boîtes; crème, 73,500 gallons; lait, 262,500 gallons; sirop, 4,200 gallons; œufs, 8,400,000.

On ajoute cette remarque à propos du nombre de moutons:

L'honorable E. D. Barlow a dit qu'il y a 50,000 moutons dans la Colombie-Anglaise. Les touristes ont consommé plus de la moitié de ce troupeau. Il lui faudra les recompter.

Et je pourrais continuer les citations de ce genre durant des heures pour prouver la grande valeur économique du tourisme. Qu'il me suffise de dire que nous n'épuisons aucunement nos ressources simplement en les mettant sous les yeux de nos amis les touristes. Lorsque nous les nourrissons, les cultivateurs en profitent; lorsque nous les transportons, nos chemins de fer et nos compagnies de navigation en bénéficient; de fait, chaque fois qu'un touriste bouge, une partie quelconque de notre structure économique est mise en mouvement et tout ce déplacement donne une véritable poussée au commerce en général.

Un autre facteur très important que l'on oublie trop facilement, c'est que le tourisme a une influence corrélative dont les bénéfices sont souvent immenses. Il crée la bonne volonté et l'entente et il ouvre les yeux du visiteur sur les possibilités du pays. Plus d'un

voyage de vacances s'est terminé par un placement ou par un établissement permanent. On dit que la merveilleuse exploitation industrielle de Shawinigan-Falls est due à un congé d'été qu'a passé dans le bas de Québec un de nos grands capitalistes. Et si la vérité était connue, il serait peut-être surprenant de se rendre compte du rôle important joué dans le progrès de notre pays par ceux qui sont venus ici d'abord pour chercher le plaisir et le repos et qui n'ont pu s'empêcher de se rendre compte des immenses possibilités de notre grand Dominion et de ses énormes richesses naturelles.

Le Canada a tous les beaux paysages qu'il faut pour attirer les touristes et leur plaire, cela ne se discute pas. Il n'est pas une de nos provinces qui ne possède les merveilleux paysages et les jolis points de vue que recherche le touriste. Tout à côté de notre capitale, il y a la merveilleuse vallée de la Gatineau, capable d'attirer et de retenir l'attention de milliers et de milliers de touristes. De l'est à l'ouest, nous avons une chaîne de paradis de vacances qui sont de véritables féeries pour les touristes. Les lacs Bras d'Or, le Jardin du Golfe, la terre d'Evangéline, les magnifiques Laurentides, la fameuse Malbaie, les Mille-Iles, les parcs nationaux, voilà des actifs d'une valeur incalculable, prêts à être exploités pour le bénéfice de la nation. Je n'ai pas besoin de m'excuser pour vanter les beautés de mon propre district de Muskoka; ses myriades de lacs, de cours d'eau et de chutes, ses innombrables îles attrayantes, ses paysages admirables et toujours charmants, son climat sain et fortifiant en font chaque année le rendez-vous joyeux de milliers et de milliers de gens. C'est particulièrement là que l'on se rend compte de la valeur du tourisme et que l'on fait tous les efforts possibles pour l'encourager. Chez nous, tous s'intéressent personnellement aux merveilleux paysages de ce pays féerique qu'est la baie Georgienne et ils ont à cœur de les conserver, et nous croyons que les efforts que nous faisons bénéficieront à toute la nation. Le progrès du tourisme en ces dernières années a été très marqué et le nombre des visiteurs a été continuellement en augmentant. Bien plus, le nombre de gens qui vont y passer l'été en permanence devient de plus en plus considérable.

Pour conserver et embellir les propriétés, on a dépensé des sommes énormes et l'on y fait chaque année de nouvelles améliorations. Je rappellerai de nouveau les remarques que je faisais l'an dernier et qui paraissent aux pages 1859 et 1860 du hansard, pour montrer ce que le tourisme rapporte dans cette localité seulement. Je disais l'an dernier:

[M. Hammell.]

En prenant comme vue d'ensemble que chacune des cent cinquante-cinq places mentionnées, avec leurs locaux pour 10,000 visiteurs au maximum, ait rempli ses chambres cinq fois dans le cours de la saison, nous avons un total de 50,000 visiteurs, ce qui, à une dépense moyenne de $100 par tête, signifie une dépense globale de 5 millions de dollars. D'après une estimation très modérée de la valeur des placements effectués dans cette région, les chalets, installations et embarcations dans les trois sections de Muskoka, de Lake of the Bays et baie Georgienne, et des lacs de Muskoka, représentent une valeur sensiblement supérieure à 20 millions de dollars. Et l'importance des placements augmente d'année en année.

En ce qui regarde les seuls lacs de Muskoka, nous trouvons ce remarquable sommaire de placements, et mon autorité dans l'espèce, c'est ni plus ni moins que le gérant de la Muskoka Lakes Navigation Company:

	Maisons d'été
Lac Joseph	175
Lac Rosseau	230
Lac Muskoka	490
Total	895

Au prix approximatif moyen de $5,000, nous avons ici un placement de $4,500,000.

	Chalets
Lac Joseph	12
Lac Rosseau	32
Lac Muskoka	26
Total	70

La valeur estimative totale de ces chalets est fixée, d'après un calcul qui n'excède nullement les bornes, à 2 millions. Notons, en outre, une flottille de vingt-deux vapeurs évalués à $367,000 et 390 canots automobiles évalués à $1,000,000. Le tout représente un capital de $7,867,000. On estime à 30,000 le nombre de visiteurs qui ont fréquenté ce seul district en 1923, ce qui signifie une circulation de 3 millions, en supposant que chacun n'ait dépensé que cent dollars.

Le service nécessaire à ce trafic, à bord des navires, dans les chalets et maisons d'été, doit exiger 3,000 personnes coûtant, en salaires seulement, $7,500 par jour en moyenne.

7,000 visiteurs et trois mille serviteurs constituent une population quotidienne de dix mille durant les mois d'été, de sorte que la nourriture seule, à $1 par tête, se monte à $10,000. On n'en finirait plus de citer des statistique importantes sur le tourisme en cet endroit; et ce qui est vrai d'une région de notre pays s'applique de même, plus ou moins généralement, à tous ces merveilleux endroits qu'il renferme.

On peut se rendre compte de la modération des évaluations et des statistiques que je viens de citer par les extraits suivants d'une lettre que j'ai reçue il y a quelques jours de M. W.-J. Moore, gérant général de la Huntsville, Lake of Bays and Lake Simcoe Navigation Company Limited. M. Moore dit, entre autres choses:

Les propriétaires des divers hôtels et stations de villégiature de la région du lac des Baies qui reçoivent les touristes doivent avoir déboursé de un à un million et quart pour les édifices, les meubles, etc. Vous comprenez qu'il est difficile de donner le chiffre exact du capital engagé dans les immeubles des hôtels et des stations de villégiature, vu que les propriétaires ne peuvent facilement nous fournir ces statistiques.

Je fixe à au moins 10,000 personnes, y compris les occupants des villas d'été, les pensionnaires des hôtels

et des pensions et les automobilistes, le nombre de ceux qui visitèrent la région du lac des Baies pendant la saison de 1924. Dans ce même territoire, l'on compte au moins 350 villas, 200 embarcations à essence et autres petites embarcations à vapeur, et aussi des gîtes pour environ 2,800 visiteurs dans les hôtels et les pensions. Chaque année, l'on remarque une augmentation sensible dans le nombre des touristes venant des Etats-Unis.

Au sujet du tourisme pendant la saison d'été dans cette région de l'Ontario et de Muskoka, il m'aurait certainement fait plaisir de pouvoir vous procurer des renseignements précis quant au nombre de ceux qui visitèrent ce territoire pendant la saison de 1924, mais, à mon regret, je ne puis que vous en donner une idée approximative, à cause du grand nombre de ceux qui voyagent en automobiles. Une très grande partie de ces derniers ne s'arrêtent même pas aux hôtels, ni aux stations de villégiature, ni aux pensions, mais préfèrent dresser leur tente sur les terrains de campement et préparer eux-mêmes leurs repas, etc. Pendant la saison de 1924, l'on remarqua une augmentation fort sensible dans le nombre de ceux qui se rendent en automobile à Huntsville et aux endroits plus éloignés.

Pour juger à leur valeur les phrases que je viens de lire de la lettre de M. Moore, il faut se rappeler que les chiffres cités par lui ne se rapportent qu'à la région du lac des Baies, de beaucoup la plus petite de Muskoka. Les régions des lacs Muskoka et de la baie Georgienne ont non seulement une plus grande étendue, mais leur prospérité a été plus rapide.

On m'accusera peut-être de partialité à l'égard de Muskoka. En guise d'explication, je dois dire que, étant en contact plus intime avec ma propre circonscription, je puis obtenir des renseignements plus détaillés sur cet endroit. Néanmoins, les renseignements généraux et la masse de documents que je possède me permettent de dire que ce qui est vrai de Muskoka n'est pas moins vrai d'un grand nombre d'autres régions. Nous habitons réellement une terre où les merveilles abondent et l'apathie dont nous avons fait preuve en négligeant l'exploitation de ce commerce qui pourrait être si considérable est loin de faire honneur à notre esprit d'initiative. Il est très difficile d'expliquer comment cet état de choses a pu se maintenir si longtemps, surtout si l'on considère que (dans au moins quarante comtés), ce problème attend une solution, pour l'agrément des touristes et le plus grand avantage du Canada en général.

Je désire lire quelques extraits d'articles de journaux et autres documents, pour démontrer que la presse demande l'exploitation de cette ressource naturelle fort importante et que l'on commence à s'intéresser à cette question. Dans ces extraits, mes honorables collègues remarqueront aussi que des observateurs impartiaux accordent une grande valeur au tourisme. Je cite d'abord un passage de M. Frank Waterhouse, président de la Chambre de commerce de Seattle, qui démontre quels gains énormes l'on peut retirer de la réclame. M. Waterhouse écrit dans le *Victoria Times* du 31 octobre 1923:

Il y a trois ans, le nombre des touristes, à Tacoma, était de 100,000. L'on dépensa $65,000 pour la réclame, ce qui porta le nombre total des visiteurs de passage à 350,000, en 1922 et à 500,000, en 1923.

Dans le Bulletin des Ressources naturelles du ministère de l'Intérieure, je trouve cet extrait, qui a été également reproduit dans un article de rédaction du *Toronto Globe* du 20 décembre 1924. Le paragraphe se lit:

Il y a au moins un domaine où le Canada semble avoir une excellente occasion, et c'est de créer un commerce rémunérateur des touristes étrangers. Le Dominion retire déjà de cette source un revenu annuel très considérable, mais tout indique que nous avons à peine touché à cette richesse possible.

Sous le titre "La valeur du commerce touristique", le *London Free Press* écrit, le 29 août 1923:

Toutefois il est un aspect du tourisme qui est encore plus important. C'est que des milliers d'Américains des états de l'intérieur, pour qui le Canada est un pays étranger et qui imaginent qu'il est composé surtout de forêts vierges peuplées d'ours, d'élans, d'Indiens et de coureurs des bois, ouvrent maintenant les yeux. Les visites continuelles d'Américains au Canada feront plus que tout traité ou toute loi du Congrès ou du parlement pour établir la bonne entente entre les deux pays.

Je trouve l'appréciation suivante, réellement bien méritée, dans le *British Columbian* de New Westminster, numéro du 13 août:

Tandis que le gouvernement de la Colombie-Anglaise ne peut se rendre compte de la richesse que retirerait la province de la commercialisation de ses beautés naturelles, le service des parcs du Dominion exploite de grandes étendues des parcs nationaux, les ouvrent aux touristes et en fait connaître les charmes naturels dans tout le continent.

En d'autres termes, le Canada vend du paysage au bénéfice de tout le pays, et quoique le côté commercial ne soit pas l'objet principal de l'exploitation de nos parcs nationaux, des centaines de milliers de dollars ont tout de même jailli de cette source et se sont répandus dans le pays, particulièrement dans la Colombie-Anglaise, grâce à l'exploitation du Parc national.

Le paragraphe suivant détaché du *Victoria Times* a aussi une signification:

Un des avantages du tourisme est celui-ci: il est vrai que la Colombie-Anglaise à $90,000,000 de bois de construction de moins qu'en 1921, mais elle a gardé les mêmes sites attrayants qu'elle avait en 1921 et les visiteurs de toutes les parties du monde ont dépensé $20,000,000 pour en jouir et ainsi la province n'a pas trop perdu.

Ces chiffres sont pour 1921. Un relevé plus récent de la valeur du tourisme pour la Colombie-Anglaise accuse un revenu de plus de $60,000,000 pour 1924. Et je le répète cette somme énorme a été récoltée sans sacrifier un seul élément de notre richesse forestière.

Après avoir dressé le bilan et un relevé du tourisme le *Financial Post* disait:

Il n'est peut-être pas une industrie qui rapporte plus de profits au Canada que celle du tourisme. Tout

comme une autre industrie elle rapporte de bons revenus si elle est bien organisée. Elle rapporte des bénéfices sur les fonds consacrés à la construction des routes, à la construction des hôtelleries qui donnent un bon service, sans compter ce qu'elle vaut en bénéfices aux négociants et marchands, qui font le commerce, à des prix raisonnables, des articles qu'on demande. Et au surplus, comme toute industrie bien administrée, elle fait profiter l'argent bien dépensé en réclame. Quand les gouvernements, les grandes hôtelleries, et les marchands sont prêts à justifier la réclame et à renvoyer à leurs foyers les touristes satisfaits, qui ajouteront aux bénéfices découlant des premières mises de fonds.

Le *Vancouver Sun*, le 19 juin 1924, confirmait ainsi ces propos:

Du va-et-vient des automobiles seulement, on peut dire, sans exagérer, que la ville de Vancouver a retiré des profits au montant de $12,160,000. Si on songe qu'un aussi grand nombre de touristes sont venus par trains ou par bateaux, et d'après les compagnies qui les ont amenés ces touristes ont dépensé autant, cela veut dire qu'on a récolté en réalité 25 millions.

N'est-ce pas là une entreprise digne des plus grands encouragements qui, à peu près négligée, rapporte 25 millions en une seule année? Le 12 janvier 1925, la *Border Cities Star* publiait un article de rédaction sur le tourisme sous le titre heureusement choisi "Tell the world". Cet article fut réimprimé et distribué à profusion. L'en-tête de la réimpression portait ce qui suit, et mérite d'être signalé:

Note explicative:
L'éditorial ci-joint à paru dans la *Border Cities Star*, Windsor (Ont.), le 12 janvier 1925. On vous l'adresse avec l'espoir qu'il déclenchera un mouvement reconnu de grande importance pour le Canada. Faire connaître le Dominion et les avantages qu'il possède à toutes les autres populations, particulièrement à celle des Etats-Unis par l'intermédiaire du radio et de la réclame dans les journaux et magazines étrangers, etc., et aussi bien par l'effort de tous les Canadiens individuellement, c'est dire que plus d'argent affluera dans notre pays.

The Border Cities Star.

Voici en quels termes l'éditorial débute:

Comme le *Star* l'a signalé, il y a quelques jours, dans ses colonnes, une des sources des plus considérables de revenus pour le Canada est l'industrie du tourisme. Comme on l'a fait remarquer dans le temps, un relevé non officiel, toutefois, établissait que de cette source on a retiré $125,000,000, soit $25,000,000 de plus que ce que les Américains ne retirent annuellement de leurs placements au Canada. Alors on ne pourrait faire rien de mieux que de développer cette source de revenu.

Le journal fait plusieurs propositions, toutes très bonnes; j'en trouve une excellente dans le dernier alinéa au sujet du radio:

On a de plus prétendu que le radio était un des plus avantageux moyens d'attirer les touristes et les immigrants. Un grand poste d'émission appartenant au gouvernement pourrait atteindre tous les coins de l'Amérique. L'interprétation de beaux programmes de musique de choix, des causeries intéressantes sur le commerce qu'on peut faire et des invitations, produiront sûrement d'excellents résultats. L'idée peut être plus ou moins originale, mais indubitablement elle ne manquera pas d'éveiller l'attention au delà de la frontière. Les "nuits canadiennes" par radio seront suivies par des millions d'américains et nul ne s'intéressera autant que l'ancien Canadien maintenant établi tout le long du territoire américain depuis le Maine jusqu'à la Californie. Pour lui les "nuits canadiennes" seront comme un sou e venant de la patrie et dans bien des cas elles pourraient être un moyen d'activer le rapatriement. Le Canadien-National poursuit une œuvre excellente au moyen de ses postes d'émission. Pourquoi ne pas donner corps à cette idée et en retirer des profits?

[M. Hammell.]

Le 12 janvier 1924, le *Winnipeg Free Press* dans un long éditorial, dénonçait l'apathie du Gouvernement à ce propos. En voici deux extraits:

L'une des richesses naturelles de ce pays le plus mal exploitée c'est son industrie du tourisme. On peut calculer en millions le nombre de ceux qui parcourent le pays et évaluer à des centaines de millions le chiffre global de leurs dépenses. On ne peut parvenir à établir une évaluation exacte tant qu'on n'aura pas au Canada, comme en Nouvelle-Zélande, un office gouvernemental du tourisme.

Après avoir passé en revue la situation et avoir signalé ce qui se fait en Nouvelle-Zélande, en France, en Italie, en Suisse, et fait quelques suggestions le *Winnipeg Free Press* termine ainsi:

Ayant beaucoup plus à offrir, et une source infiniment riche où il peut puiser, le gouvernement du Canada ne fait rien pour tirer profit de son tourisme.

On devrait voir s'éveiller l'intérêt dans tout le Canada pour ce nouveau champ industriel.

En faisant un choix de citations parmi les articles éditoriaux il m'a été impossible de tenir la balance égale, car le temps à ma disposition ne me permet pas de reconnaître comme il le faudrait l'excellence des commentaires faits par les rédacteurs sur l'industrie du tourisme, ses avantages et les moyens préconisés pour la développer.

Au point de vue commercial, on peut mentionner les raisons suivantes comme les principales pour lesquelles nous devons accroître nos ressources d'ordre pittoresque et en tirer profit:

1. Le bénéfice financier que retirent les agriculteurs de la fourniture des denrées alimentaires aux touristes.

2. L'impulsion donnée au commerce, à l'hôtellerie, aux centres touristiques et aux affaires en général par l'alimentation de ce groupe considérable de voyageurs.

3. L'important accroissement d'affaires qui en résulte pour nos diverses compagnies de transport.

Y a-t-il une plus saine mesure économique que l'exploitation d'une ressource naturelle dont la vente accroît la valeur et n'épuise aucunement la richesse primitive? Nous vidons nos mines de leurs précieux gisements, puis il nous faut rechercher de nouveaux terrains d'extraction. L'exploitation de nos forêts a marché si rondement que nos réserves subsistantes diminuent chaque année. Il a fallu une sévère réglementation de nos pêcheries

pour empêcher leur extinction. En un mot, n'est-il pas vrai, à l'exception de l'agriculture, peut-être, que dans chaque branche d'industrie, nous détruisons pour produire? Il n'en va pas de même de nos ressources de l'ordre pittoresque; les exploiter, c'est les conserver, les embellir et les améliorer. Le rendement que nous en tirons n'entame jamais nos réserves, et nous pouvons battre monnaie sur elles sans avoir jamais à renouveler notre fonds de commerce.

La parité de notre dollar est attribuable dans une très large mesure, sinon entièrement, aux revenus retirés de notre industrie touristique. Les honorables députés m'en demanderont peut-être la raison. L'explication, c'est que nous payons d'une main des dividendes et des intérêts relatifs aux actions et aux obligations qu'ont en portefeuille des capitalistes étrangers, et que nous faisons la balance des comptes en recevant de l'autre ce qu'ils nous payent pour jouir de nos beautés naturelles et de nos facilités d'amusement.

A une époque où nous avons besoin d'un surcroît d'affaires pour employer plus de prolétaires, nous ne pouvons négliger l'expansion d'une industrie aussi désirable. Nous ne pouvons retarder davantage, j'en ai la ferme conviction, l'exploitation de cette richesse nationale et, à mon humble avis, les meilleurs moyens de réussir doivent être de ce genre-ci:

1. L'établissement d'un service gouvernemental distinct, spécialement organisé pour développer le tourisme, et

2. Le déboursé des sommes nécessaires pour faire progresser et cultiver comme il faut le tourisme.

Le service que je préconise devrait avoir pleins pouvoirs de coopérer avec tous les autres départements de l'administration et être prêt à recueillir et à classer des statistiques autorisées pour fins de publicité et autres. Entre autres choses, il devrait:

(a) Coopérer avec tous les bureaux de tourisme existants et organisations semblables en vue de faire de leur aggrégat une forte agence de publicité et de coopération, éliminant la duplication de l'effort, fournissant l'aide voulue, etc.;

(b) Publier en temps opportun de judicieuses annonces, ainsi que des récits, des articles et des illustrations pour faire connaître nos beautés pittoresques et naturelles;

(c) Entreprendre la rédaction, la publication et la distribution de plaquettes et autres imprimés pour l'instruction des touristes futurs;

(d) Organiser et maintenir un bureau d'information moderne, précis et complet à l'usage de tous les touristes futurs;

(e) Travailler à l'amélioration de l'hôtellerie, des routes de tourisme, des emplacements de campements et en général, fournir toutes les facilités possibles aux touristes.

Outre le travail que je viens d'exposer brièvement, le Gouvernement devrait s'efforcer par des conférences et des enquêtes d'amener une uniformité absolue dans les lois provinciales pour ce qui regarde les touristes. Les provinces, j'en suis sûr, accorderont volontiers leur coopération. Il faut apporter une attention particulière aux règlements relatifs aux automobiles, aux permis de pêche et de chasse et aux lois et règlements généraux à l'application desquels les touristes sont sujets dans les diverses provinces. Il importe aussi de rendre aussi faciles et élastiques que possible les règlements de douanes pour prévenir les retards et les ennuis. Sous ce rapport, il faut veiller avec le plus grand soin au choix des employés de douanes, afin que dans l'exécution de leurs fonctions ils puissent faciliter et accomplir avec célérité les formalités imposées par la douane aux touristes.

Je ne saurais conclure, monsieur l'Orateur, sans louer les services signalés rendus à l'industrie touristique par le service des Parcs nationaux du Canada et le service des Ressources naturelles du département de l'Intérieur. La publicité qu'on a fait est venue en son temps et a porté à l'action un grand nombre de nos concitoyens.

J'espère que je n'ai pas abusé de la patience de la Chambre et qu'elle verra l'utilité de la politique que je lui propose. Je crois que tous les citoyens profiteraient d'un développement de trafic touristique. Nous avons comme voisin un peuple de plus de cent millions d'âmes, la nation la plus riche qui existe, des gens qui aiment à voyager et à s'amuser. Pourquoi resterions-nous inactifs, quand avec un peu d'effort on pourrait attirer des milliers d'Américains chez nous. L'industrie du tourisme convient à tout le monde et profite à tout le pays. Le marchand, le cultivateur, l'industriel, tous sont intéressés à la voir grandir. On pourrait invoquer de nombreux arguments en sa faveur et aucune raison ne vient s'y opposer. Depuis quelques années je me suis mis à l'étude de cette question. Considérant qu'il y a là une importante source de revenus pour le pays je n'ai pas cessé d'invoquer l'aide du gouvernement fédéral.

Pour terminer, monsieur l'Orateur, laissez-moi dire qu'un des moyens les plus propres à assurer la prospérité du Canada, c'est l'exploitation des beautés naturelles de notre pays en invitant les Américains par millions à venir y chercher leur amusement.

M. BLACK (Huron-Sud): Monsieur l'Orateur, je veux être bref dans l'examen du budget que nous a présenté le Gouvernement. Je suis porté à croire que les membres cherchent plus à critiquer qu'à proposer des mesures nouvelles pour le bien public. Il m'est arrivé de penser que plusieurs s'éloignaient des grandes traditions laissées par nos prédécesseurs au Parlement; qu'ils manquaient de confiance dans les destinées du Canada, au contraire des hommes d'Etat qui étaient ici avant nous il y a cinquante ans. Je me faisais ces réflexions en entendant les paroles de découragement et les dénonciations de quelques-uns de nos collègues. Les grands problèmes du jour sont la dette publique, les impôts, le chômage, l'exploitation des chemins de fer, l'immigration et peut-être aussi les questions du travail. Le groupe qui siège de ce côté se sent parfaitement à l'aise sur ces questions. Personnellement j'ai donné mon appui à toutes les mesures ministérielles tendant à favoriser l'intérêt général et je me suis abstenu quand j'ai jugé que telle ou telle proposition serait dommageable au bien public.

Nous sentons tous le fardeau de la dette que le pays doit supporter, une dette de deux milliards et demi, écrasante pour les contribuables. Il y a des idées qui ont lieu de nous surprendre, comme celles-ci, exprimées en octobre dernier par le chef de l'opposition, parlant à Stratford (Ont.):

> Nos ouvriers forcés de s'expatrier, nos foyers désertés, nos manufactures inactives, le marasme des affaires, le désespoir au cœur des travailleurs, tel est le bilan de la politique du Gouvernement actuel. Le tarif douanier a causé la fermeture de deux mille établissements industriels et chassé trois cent mille Canadiens à l'étranger.

Quand on lit de pareilles jérémiades on s'étonne que les membres de l'opposition prétendent encore que la réduction des droits sur les machines agricoles n'a pas réussi à en abaisser le prix au cultivateur. Mais si tel est le cas, pourquoi tout ce bruit et toutes ces protestations de la part de ces messieurs et des manufacturiers eux-mêmes? Comment peuvent-ils dire que le pays va être ruiné par l'abaissement de ces droits et soutenir en même temps que le prix des instruments aratoires restera le même pour les agriculteurs? J'ai déjà été partisan du libre-échange. C'était il y a trente-cinq ou quarante ans. Mais les choses ont changé depuis cette époque. Je ne suis plus libre-échangiste, mais je suis en faveur d'un tarif de droits aussi bas que possible.

L'honorable député de Fort-William (l'hon M. Manion) nous a entretenus de la dureté des temps. Il me semble qu'au lieu de ravaler le pays on devrait s'attacher à le remonter. En consultant le *Guide parlementaire*

j'ai appris que l'honorable membre est né en Canada vers 1880. Il était encore jeune après 1890. S'il avait gagné sa vie à la culture, comme je l'ai fait moi-même, il ne parlerait pas de la dureté de la vie telle qu'elle est aujourd'hui.

L'honorable député de Dufferin (M. Woods) a rappelé que les porcs et les vaches grasses se vendaient $3.50 et $3.60 le cent livres. Je me souviens que dans mon temps on n'était jamais sûr du lendemain. Néanmoins, j'avoue, que l'agriculture traverse une mauvaise période. J'habite une des meilleures régions de l'Ontario qui a eu une excellente récolte l'année dernière, peut-être la plus abondante connue depuis cinquante ans. Mais à cause des impôts, des frais d'exploitation considérables de nos jours, des prix exorbitants qu'il faut payer pour toute chose, la meilleure récolte n'arrive pas à faire vivre le cultivateur. Je crois toutefois que nous sommes en meilleure posture aujourd'hui que nous ne l'étions vers 1890.

Je crois toutefois que nous sommes en meilleure posture aujourd'hui que nous ne l'étions vers 1890.

En 1911, les cultivateurs canadiens ont vu s'offrir à eux la meilleure occasion qui leur ait jamais été offerte le jour où le pacte réciprocitaire fut jeté dans la marmite politique. Cependant, la marmite déborda et échauda 66 p. 100 de la population du pays. Et sur qui doit retomber le blâme? Sur ce groupe de dix-huit ignares de Toronto,—les "nobles dix-huit" comme certains gens les ont surnommés;—voilà suivant moi les hommes qui sont en grande partie responsables de la situation dans laquelle le Canada se trouve actuellement. Ils ont répandu par tout le pays des caricatures de nature à enflammer les préjugés de race et de religion si bien que ce fut une honte et un déshonneur pour notre beau Canada.

Les honorables membres de l'opposition officielle déplorent le mauvais état des affaires et ils ont recours à toutes sortes de moyens pour s'assurer un avantage politique. Or, je leur demande: Pourquoi 300,000 Canadiens ont-ils traversé la frontière? Pourquoi nos fabriques ont-elles fermé leurs portes? Pourquoi l'ouvrier chôme-t-il? Pourquoi nos jeunes gens désertent-ils la ferme? Pourquoi, dans ce beau pays, le plus magnifique du monde, le peuple gémit-il sous le fardeau d'une dette énorme? Je devrais peut-être m'abstenir de remonter jusqu'à l'époque où le gouvernement unioniste tenait les rênes du pouvoir; je soutiens toutefois en premier lieu que l'avance de l'heure fut la plus grande bêtise dont le pays ait jamais eu à souffrir.

La loi adoptée par le Parlement en vue d'économiser la lumière du jour a fait plus de tort que n'importe quelle autre mesure et a créé une foule de paresseux parmi notre population. Un autre malheur pour le pays, ce furent les méthodes financières échevelées du gouvernement au cours de la dernière guerre. Tandis que les jeunes gens étaient appelés sous les drapeaux, nos hommes d'Etat accumulaient les emprunts nationaux et plaçaient sur les épaules du peuple canadien le fardeau d'une dette formidable. Pourquoi le gouvernement de l'époque n'a-t-il pas taxé ceux qui restaient au pays? En 1917, quelqu'un tenta de me décider à percevoir des souscriptions pour l'emprunt national. Je réfusai carrément et ce personnage me demanda la raison de mon attitude. Et voici ma réponse: Si le ministre des Finances refuse de prélever les dépenses au fur et à mesure, au lieu de multiplier les emprunts les uns après les autres, il fait mieux de s'adresser ailleurs pour obtenir des souscriptions.

Plus que cela, considérez les sommes énormes qui furent prélevées dans le temps grâce à la vente des obligations d'Etat exemptées de toutes taxes! Si j'avais mes franches coudées, je ferais rentrer demain dans le trésor chaque dollar de ces obligations exemptées de toutes taxes. Pour quelle raison le Gouvernement n'a-t-il pas taxé les compagnies qui ont accumulé des fortunes pendant que nos soldats versaient leur sang sur la ligne de feu? De fait, à cette époque, nos jeunes gens en service actif ont payé l'impôt du sang jusqu'à l'extrême limite.

Maintenant, le Gouvernement prête le flanc à la critique à mon sens, parce qu'il refuse de solutionner comme il le devrait le problème du service civil. Si le Gouvernement se décidait à adopter les mesures voulues, je suis convaincu qu'il obtiendrait l'appui chaleureux de l'énorme majorité du peuple canadien. Si les commissaires du service civil ne font pas leur devoir qu'on les démette de leurs fonctions. Si d'autre part, c'est le sous-ministre qui est en faute je révoquerais le sous-ministre de ses fonctions. Songez donc à l'armée de fonctionnaires, hommes et femmes, qui composent le service civil; près de 38,000 dont 12,000 ou 13,000 résident dans la ville d'Ottawa, d'après les chiffres pour 1922. Pour moi, ce chiffre pourrait être réduit de moitié.

Un honorable député a déclaré cet après-midi que la députation devrait être réduite et je partage cet avis. L'année dernière, je me suis prononcé en faveur du projet de réduire d'au moins un tiers le nombre des représentants du peuple ici, de sorte que le Parlement ne compterait plus que 160 députés après les prochaines élections. Je verrais aussi d'"un bon œil que l'on réduisît des deux tiers le nombre des sénateurs, s'il est impossible d'abolir complètement la Chambre haute; l'un ou l'autre plan m'irait parfaitement. Je ne vois pas du tout l'utilité d'augmenter le nombre des représentants du peuple au Parlement. Et j'ai une proposition à faire: En dehors des chefs de partis et de deux ou trois de leurs principaux lieutenants, je suis d'avis qu'aucun député ne devrait parler plus d'une demi-heure.

M. PELLETIER: Arrangeons-nous pour vingt minutes.

M. BLACK (Huron): J'en serais. De cette façon-là, nous épargnerions des centaines de milliers de dollars au pays.

Pour ce qui est de l'immigration, c'est peut-être là à mon sens le problème le plus important que le Gouvernement ait à régler à l'heure actuelle. Je ne suis pas de ceux qui croient que le Canada devrait exclure les immigrants. J'espère au contraire, monsieur l'Orateur, que les immigrants continueront à entrer au Canada par dizaines de mille et par centaines de mille chaque année. Si à l'heure actuelle, la population du Canada se chiffrait à 25 millions d'habitants,—et c'est là la population que nous aurions si le pays avait été bien gouverné,—un bon nombre des problèmes de l'heure seraient résolus. Pour ne citer qu'un exemple, le problème de la dette nationale se trouverait régler du coup de même que la question ferroviaire.

Dans la province d'où je viens, nous serions en mesure d'établir des milliers de familles sur des terres. Sur certaines fermes, la maison et les dépendances qui furent construites il y a déjà plusieurs années, coûteraient plus cher aujourd'hui que la valeur de la ferme elle-même; et il y a des milliers de cas de même nature. Un bon nombre de ces établissements agricoles ne sont exploités que par les vieux parents. Les enfants sont partis pour l'Ouest, il y a des années, ou bien ils ont choisi d'autres moyens d'existence de sorte que les vieux sont restés seuls sur la ferme. Je serais donc en faveur d'une politique d'immigration des plus prononcée, à condition que nous soyons très circonspects dans le choix de nos nouveaux sujets.

Je serais donc en faveur d'une politique d'immigration des plus prononcée, à condition que nous soyons très circonspects dans le choix de nos nouveaux sujets.

Je regrette que le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) ne soit pas à son siège, vue que j'aurais quelques suggestions à lui faire. J'ai prôné un droit d'exportation

sur le blé. C'est la première chose que je proposerais au ministre. J'ignore ce qu'en pensent les représentants de l'Ouest, mais je ne crois pas que ce droit réduise d'un sou le prix du blé au Canada. Je grèverais d'un droit de 42c. le boisseau le blé qui prend la route des Etats-Unis. C'est ce que j'ai recommandé il y a un an, dès que nos voisins ont agi dans ce sens. Il en est qui prétendent que les Américains useraient de représailles au sujet d'autres produits. Eh bien! cela les regarde. S'ils prennent cette attitude, c'est très bien; je ne m'y oppose pas. Mais je pense que cet impôt serait du plus grand avantage pour notre pays à l'heure actuelle. Les cultivateurs de l'Ontario doubleraient leur rendement en moins de cinq ans si nous pouvions avoir le son et le petit son à aussi bon marché qu'il y a quinze ans. Ils coûtaient alors 10 et 12 dollars la tonne, tandis que depuis cinq ans les prix ont été en moyenne de 20 et 25 dollars. Je ne parle pas de l'automne dernier, alors que j'ai payé le son 30 dollars. Je ne crois pas qu'il coûte moins cher aujourd'hui. C'est de provende à bon marché que l'Ontario a le plus grand besoin aujourd'hui.

Je frapperais également les automobiles d'un impôt d'accise, ou bien j'augmenterais de 5 ou 10 p. 100 la taxe de luxe sur toutes les automobiles de plus de 800 ou 1,000 dollars. Je suis d'avis que celui qui peut s'acheter une voiture de 3,000 dollars est facilement en état d'acquitter une taxe deux ou trois fois plus élevée que maintenant.

J'imposerais aussi une taxe d'accise de 10 p. 100 sur le cuir, ou réduirais le tarif actuel dans la même proportion.

Je grèverais d'un impôt de 3 p. 100 tout le capital fictif du pays. Je n'ai pu me procurer le montant exact de toutes les actions majorées, mais je suis certain que cette taxe nous rapporterait le revenu ordinaire requis par le Canada.

M. BENOIT: Pourquoi pas 10 p. 100?

M. BLACK (Huron): C'est peut-être plus que les dividendes payés à l'homme d'affaires pour ses actions. Je pense réellement que cet impôt devrait être de 5 p. 100, mais ou deux personnes avec qui j'en ai causé sont d'opinion qu'il serait trop élevé. A mon sens, nous retirerions de 50 à 100 millions de cette taxe.

Je frapperais aussi les contribuables d'un léger impôt direct et j'affecterais l'argent à un fonds d'amortissement pour faire face à nos obligations à mesure qu'elles sont dues. Supposons que ce soit une taxe d'un millième du dollar. Nous avions un impôt de cette nature dans le comté de Huron durant la guerre, et sa perception n'a pas coûté un sou à l'Etat. Ce sont les frais de perception qui sont onéreux en rapport avec l'impôt sur le revenu et l'impôt douanier. Certains particuliers disent qu'il n'en coûte que tant pour augmenter les revenus du pays au moyen du tarif, mais je vous assure que pour chaque dollar de l'impôt douanier qui grossit le trésor national, les contribuables ont à débourser trois dollars.

M. BENOIT: Cette taxe directe en serait-elle une sur le capital?

M. BLACK (Huron): Non, pas mais sur la valeur imposable, un millième du dollar. Je ne me rappelle pas combien cet impôt nous a rapporté dans le comté de Huron durant les quelques années qu'il a été en vigueur. Le percepteur des impôts dans les diverses municipalités pourrait percevoir cette taxe en même temps que les autres du township. La dépense ne serait que de quelques dollars de plus. La perception pourrait être faite de la même manière dans les villes sans plus de frais pour ainsi dire, et les revenus seraient remis au Gouvernement.

M. BENOIT: L'impôt s'appliquerait, je suppose, aux bien immeubles?

M. BLACK (Huron): Je grèverais les biens immeubles de la même façon que les autres biens imposables. Cet impôt ne s'appliquerait pas aux revenus. En ce qui concerne nos chemins de fer nationaux, je me ferai l'écho des sentiments de quelques-uns de mes collègues qui se déclarent en faveur d'une nouvelle évaluation de tout le réseau du commencement à la fin. S'il nous fallait ajouter à la dette publique l'écart entre la valeur actuelle et une nouvelle évaluation nous serions en fort meilleure posture qu'aujourd'hui. Il est incontestable que lors de l'acquisition du National-Canadien, la situation ressemblait à celle à laquelle ont eu à faire face les anciens combattants qui, à leur retour de la guerre, ont acheté des terres au prix de 10,000 et 12,000 dollars alors qu'aujourd'hui elle n'en valent pas 6,000. Si nous ajoutions la différence à la dette nationale en faisant la nouvelle évaluation, nous serions obligés de payer le même intérêt tout comme nous le faisons aujourd'hui en ce qui regarde les déficits de notre réseau national.

Les tarifs des marchandises et des messageries sont exorbitants. Dans ma circonscription, l'été les camions automobiles transportent un grand nombre de voyageurs en même temps que beaucoup de marchandises. Nous construisons des routes dans la province de l'Ontario et le camion automobile ne contribue à peu près rien à leur entretien. En même temps nous construisons des chemins de fer et il nous faut, en outre, voir à l'en-

tretien de la plate-forme de la voie. Il me semble qu'une nouvelle évaluation du réseau national faciliterait notablement un abaissement des tarifs de transport. Lorsqu'on parle de réduire ces tarifs d'aucuns s'écrient que le transport en chemin de fer coûte plus cher aux Etats-Unis qu'en Canada; seulement, devons-nous tenir compte de cela? Je considère, personnellement, que le Canada doit voir à ses propres affaires et en laisser faire autant à la république voisine. Certains préconisent la fusion des deux grands réseaux ferroviaires dans un but d'économie; l'honorable représentant de Waterloo-Nord (M. Euler) calcule qu'on épargnerait de la sorte 75 millions de dollars. Ces économies, affirme-t-on, résulteraient de l'élimination de tous les services doubles inutiles. A mes yeux les hommes qui sont à la direction de ces deux grands réseaux, M. Beatty et sir Henry Thornton, ont des aptitudes aussi exceptionnelles que n'importe quel homme sur la terre; les deux devraient s'aboucher et étudier la possibilité de réaliser ce projet. On me dit qu'en certaines régions du pays les deux voies sont parallèles et qu'il y a un mouvement quotidien de six, huit ou dix convois dans chaque direction. Voilà qui doit nécessiter des débours énormes et on voit du coup les immenses économies qui résulteraient de l'élimination des trains inutiles, dont certains même ne sont chargés qu'à la moitié de leur capacité. A propos du budget je suis très heureux de ce que le ministre intérimaire des Finances ait conclu au retrait de sa clause relative au "dumping". Je n'ai pas l'intention de dévoiler aujourd'hui mon attitude vis-à-vis du programme fiscal du ministère; mais si le ministre n'avait pas retiré cette clause au sujet du dumping ma décision n'aurait pas tardé. Je ne dirai pas maintenant ce que je compte faire; je me contente de dire que je n'ai pas encore décidé de quelle manière je voterai.

M. STIRLING: Monsieur l'Orateur, j'ai suivi attentivement les observations des honorables représentants des divers groupes de la Chambre; certains de leurs discours ont été caractérisés par une longueur extrême et une volubilité remarquable; les meilleurs peut-être nous sont venus des honorables collègues qui ont l'heureux talent d'exprimer exactement leur pensée sans verbiage sonore.

J'ai prêté une attention particulière aux observations des honorables représentants ministériels, dans l'espoir d'arriver au moins à comprendre clairement quel est au juste le programme fiscal du Gouvernement. Jusqu'ici je n'ai pu le saisir. On nous parle souvent d'un tarif fiscal. Voilà qui me semble entièrement de pair avec le régime de la Grande-Bretagne, qu'on appelle le libre-échange; et pourtant des adhérents du ministère expriment assez fréquemment leurs objections à ce qu'on les qualifie de libre-échangistes. L'autre jour lorsque l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) tira du ministre de l'Intérieur (M. Stewart) la promesse d'expliquer certaine expression célèbre dont il est l'auteur, je fus tout oreilles croyant qu'enfin j'allais avoir l'occasion d'entendre l'exposé formel du programme d'au moins un des membres du Gouvernement, peut-être de tout le ministère. J'en fus quitte pour une autre déception car lorsque le ministre porta la parole en Chambre le lendemain il affirma que le régime libre-échangiste ne conviendrait pas au Canada et que s'il avait déjà professé des convictions libre-échangistes la guerre l'avait converti. Je ne suis pas du tout sûr d'avoir bien compris sa phrase. Plus loin il exprima l'opinion "que la protection suffisante ou la protection élevée que nos honorables amis aiment tant à réclamer",—je dois dire qu'il me reste encore à entendre réclamer la protection élevée en cette Chambre,—"n'était ni nécessaire ni conseillée par l'intérêt bien compris du Canada". Alors on lui demanda s'il ne croyait pas du tout à la protection et il répondit:

> Non, si vous attribuez à ces mots le sens d'une "protection adéquate". Je crois toutefois en un tarif de revenu, car je conçois qu'il est impossible de modifier le régime établi au pays.

Je dois supposer que l'honorable ministre savait ce qu'il voulait dire lorsqu'il employa ce langage; mais pour moi ses paroles ne signifient absolument rien et je suis persuadé que personne en Chambre ne saurait y comprendre quoi que ce soit. On demanda ensuite au ministre s'il était en faveur d'une "protection insuffisante" et il répondit: "Cela n'existe pas". Bien que par trois fois on lui demandât d'expliquer son mot "le glas de la protection" il n'en fit rien, se contentant de dire qu'il l'avait déjà expliqué.

Il est un détail du budget qui sera, certes, bien vu du pays; je veux parler du relèvement projeté des droits de douane sur le charbon menu. Voilà une décision qui n'a sûrement rien à voir à un tarif fiscal: c'est purement et simplement de la protection. On cherche, comme malgré soi, à découvrir ce qui a bien pu porter le ministère à renoncer à son programme d'un tarif fiscal pour prendre une décision aussi entachée de protectionnisme. Je ne peux pas m'empêcher de penser que le Gouvernement, en perspective d'élections prochaines, a jugé à propos d'adopter un tarif absolument protecteur pour contrebalancer ses gains dans les Provinces maritimes et ses pertes probables dans l'Ouest. Le Gouvernement, en considérant les circonstances auxquelles il a à faire face aujourd'hui, ne regrette pas du

tout que la dissension se soit manifestée dans le parti progressiste et pour cette raison il a décidé qu'il y avait plus à gagner dans l'Est qu'à perdre dans l'Ouest. J'approuve l'idée de vouloir aider réellement une industrie canadienne. Néanmoins, mon objection c'est qu'on joue tout simplement avec la question. On fait un peu pour aider une industrie et on ne touche pas aux autres; il n'y a pas de politique arrêtée pour aider l'ensemble des industries canadiennes. Dans la partie méridionale de la circonscription de Yale, dans la région de Similkameen, il y a de grosses houillères. Leurs propriétaires ne sont pas dans une situation aussi heureuse que les propriétaires de mines de Kootenay-Ouest dont nous a parlé le député de cette circonscription (M. Humphrey). Ils ont à faire face à des difficultés considérables. Très souvent, ils examinent leur situation et, pour l'expliquer, on me permettra de citer un vœu adopté récemment par la chambre de commerce de Princeton. Je l'ai pris dans le *Princeton Star* du 2 avril. Il représente l'opinion des propriétaires de houillères de cette région:

Considérant que l'on consume actuellement au Canada environ 38 millions de tonnes de houille par an;

Considérant qu'environ 54 p. 100 de ce charbon est importé des Etats-Unis et que le public canadien paie pour cela 125 millions de dollars;

Considérant qu'il existe du charbon de qualité égale et en quantité presque inépuisable en Nouvelle-Ecosse, et dans le Nouveau-Brunswick à l'est, et dans l'Alberta et la Colombie-Anglaise, à l'ouest;

Considérant, par exemple, qu'on importe à Vancouver de Bellingham, état de Washington, sans aucun droit de douane 3,000 à 4,000 tonnes d'un certain charbon que pourraient très bien fournir les houillères de la Colombie-Anglaise;

Considérant que tout le charbon de la Colombie-Anglaise, passé au crible de trois quarts de pouce est frappé d'un droit de 53 cents la tonne en entrant dans l'état de Washington;

Considérant que la majeure partie du charbon importé des Etats-Unis en Canada est consigné à la région centrale du Canada qui est éloignée des houillères de l'Est et de l'Ouest;

Considérant qu'un droit assez élevé sur le charbon américain et une subvention pour le transport du produit de nos mines aideraient notre industrie houillère et permettrait d'employer dans le centre du charbon canadien, ce qui procurerait du travail à un grand nombre de gens dans les houillères mêmes et permettrait d'exploiter ces houillères pendant toute l'année, au lieu de quelques mois, comme à présent;

En conséquence, il est résolu d'insister auprès du gouvernement fédéral pour qu'il adopte immédiatement une politique nationale à l'égard du combustible, y compris l'imposition d'un droit assez élevé sur tout le charbon américain et l'abaissement des tarifs des chemins de fer en ce qui concerne le transport du charbon, pour obvier aux difficultés géographiques.

Voilà l'opinion que les propriétaires de houillères de Princeton se font de la situation actuelle.

A part les houillères, il y a d'autres industries au Canada qui se trouveraient certainement bien de l'aide qu'on pourrait leur donner pour se développer. Je suis sûr que tous ceux parmi les membres de cette Chambre qui parlent si souvent de permettre aux industries canadiennes d'approvisionner le marché domestique, seront en faveur de les aider pour qu'elles aient une occasion raisonnable d'approvisionner ce marché. Pourquoi nos aviculteurs ne pourraient-ils pas fournir tous les œufs dont le Canada a besoin et avoir en plus une certaine quantité à exporter? A ce sujet, je tiens à citer quelques passages de la *Summerland Review* du 19 mars. On élève beaucoup de volailles dans la vallée de l'Okanagan, dans celle de la Similkameen et dans la région de Grand-Forks. Voici ce que disent les aviculteurs:

Les aviculteurs qui ont été questionnés par le service avicole de l'université de la Colombie-Anglaise déclarent catégoriquement que si le gouvernement fédéral ne prend pas des mesures pour empêcher l'importation au Canada d'œufs chinois et américains de qualité inférieure et à bas prix, ce sera un désastre pour beaucoup d'entre ceux qui ont placé leurs capitaux dans l'élevage des volailles en Colombie-Anglaise.

* * *

On prétend que l'importation récente d'œufs chinois et américains a ruiné le marché des aviculteurs de la Colombie-Anglaise dans l'est du Canada.

La baisse, cette année, s'étant produite un mois plus tard qu'en 1924, la situation est aujourd'hui plus critique, prétend-on, à cause de la cherté de la nourriture pour les volailles. C'est la même situation dans tout le Canada depuis que les Etats-Unis ont imposé un droit de 8 cents la douzaine sur tous les œufs importés chez eux, tandis que les leurs entrent au Canada à raison d'un droit de 3 cents seulement la douzaine.

* * *

Certains disent à Ottawa que les aviculteurs canadiens ne produisent pas assez d'œufs pour approvisionner le marché domestique. Le professeur E. A. Lloyd qui fait les cours d'aviculture de l'université de la Colombie-Anglaise fait remarquer que c'est vrai et que ce sera toujours ainsi tant qu'on n'encouragera pas plus les aviculteurs canadiens à augmenter leur production. On n'a pas assez confiance dans ce genre d'industrie et, d'après lui, les aviculteurs de la Colombie-Anglaise ont besoin de bien concerter leurs efforts.

Je citerai deux autres passages de ce même journal qui ont été reproduits dans le *Vancouver Sun*, parce qu'ils indiquent la situation générale. Les voici:

Suivant les rapports de Washington, les Etats-Unis vont augmenter encore les droits sur les produits agricoles.

En résumé, le gouvernement Coolidge se propose d'accorder aux cultivateurs américains la même protection qu'aux industriels sur le marché américain.

Et une fois que le marché domestique aura été approvisionné aux prix de protection, les Etats-Unis se proposent de jeter leur surplus dans tout pays qui voudra le recevoir.

* * *

Avant qu'il soit à jamais trop tard, le Canada doit bien comprendre le fait que les marchés canadiens doivent être protégés dans l'intérêt des ouvriers canadiens.

On peut faire du Dominion le dépotoir des marchandises anglaises, américaines ou européennes aux dépens des salariés du Canada. La gêne que le Canada impose à ces gagne-pain se paye en dépopulation et en marasme.

[M. Stirling.]

Une autre industrie qui s'est développée et a atteint sa situation actuelle grâce à un peu de protection est celle des fruits. On a fait parfois observer que le producteur de fruits—et cette remarque s'est surtout appliquée aux horticulteurs de l'Ouest—est un individu sans énergie qui réclame toujours, qui implore même le Gouvernement ou d'autres de l'aider dans ses travaux. A mon sens, cette opinion est absolument erronée parce que je sais que le producteur de fruits a su combattre, et avec certain succès, toutes sortes de difficultés. Il rencontre des difficultés pour organiser sa production, disposer de ses récoltes et trouver de l'eau pour l'irrigation. Car, dans l'ouest du Canada la majeure partie des fruits se cultive grâce à l'irrigation. Autrefois, il y avait des compagnies d'irrigation et aujourd'hui il existe des régions d'irrigation. Cependant les plus grandes difficultés se rencontrent dans la distribution des produits. On a compté que, dans l'ouest du Canada, actuellement, 20,000 personnes dépendent directement de la culture des fruits; que 40 à 50 millions de dollars sont engagés dans cette industrie et que tous les ans, les récoltes expédiées représentent 5,000 charges de wagons. Je crois pouvoir avancer sans me tromper que 80 p. 100 de ces fruits sont produits dans la circonscription de Yale. Exactement au sud de ce territoire consacré à la culture des fruits se trouve une région semblable, mais beaucoup plus grande et qui s'étend dans trois Etats de la république voisine. J'ignore le chiffre de la population qui vit de la culture des fruits dans cette région voisine, mais je sais que sa production est sept fois celle de la Colombie-Anglaise. Ces horticulteurs sont établis depuis plus longtemps, les régions d'où ils tirent leurs fruits sont bien plus denses en population; elles sont mieux reliées ensemble que nos vallées de la Colombie-Anglaise et ils ont des entrepôts plus considérables pour leurs récoltes. Certaines de leurs variétés précoces sont mises en vente avant les nôtres et ils sont à proximité de grandes villes, commodément situées pour la consommation de leurs produits. En outre, ils ont à leur disposition une population de 110 millions d'habitants pour consommer leurs produits. Mais par-dessus tout, quand la récolte des Etats de l'est est considérable et que leur distribution empiète sur celle des produits de l'Ouest, les horticulteurs américains prennent le marché canadien comme dépotoir pour leurs fruits. Quand la récolte est abandonte à l'est et à l'ouest des Etats-Unis comme aussi en Colombie-Anglaise, les intéressés se rencontrent sur le marché d'exportation de la Grande-Bretagne et, là encore, les pommes en caisses de la Colombie-Anglaise doive faire concurrence à la récolte américaine trois ou quatre fois plus importante.

En Angleterre, durant le premier gouvernement dirigé par M. Baldwin, la Conférence économique impériale a adopté diverses résolutions favorisant la préférence pour les produits canadiens. Ces articles n'ont pas été adoptés par la Chambre des communes, la question étant abandonnée à l'époque du gouvernement travailliste, et les dernières élections générales ne se sont pas faites sur cette question. En conséquence, le gouvernement actuel n'a pas cru bon de mettre ces résolutions en vigueur quand il est arrivé au pouvoir. Au lieu de cela, le Gouvernement a octroyé une somme d'un million de livres sterling par année pour aider aux intérêts du commerce des Dominions et il a formé un comité économique impérial avec instruction de s'occuper surtout actuellement du commerce de la viande et des fruits. Nous ne savons pas quelle proportion de ce million ira au commerce canadien, et nous ne savons pas davantage quelle fraction de cette proportion servira à aider l'horticulture. Mais le Canada a son représentant dans ce comité dans la personne du commissaire du commerce des fruits. L'Australie, l'Afrique du Sud et la Nouvelle-Zélande ont aussi leurs représentants, mais dans chacun de ces cas, les gouvernements ont vu à ce que leurs représentants aient l'avantage de se consulter avec plusieurs horticulteurs importants de ces pays. Je regrette de constater que bien que nous ayons demandé au gouvernement canadien d'en faire autant, il n'a pas cru bon d'agir encore en ce sens. Nous savons que le commissaire du commerce des fruits n'est pas venu au pays depuis deux ou trois ans et il ne connaît pas encore les récents progrès réalisés dans l'industrie des fruits, surtout dans les fruits en caisses de l'Ouest canadien. Je sais qu'il comprend lui-même combien il aurait besoin de l'aide officieuse d'une ou deux personnes parfaitement au courant de l'industrie actuelle, qu'il pourrait consulter afin de former ses opinions et de les présenter au comité. Le pire ennui du producteur de fruits commence avec la vente, et sur ce point, le rapport du commissaire nommé par le Gouvernement pour s'enquérir relativement à la prétendue coalition du commerce de fruits et de légumes est très intéressant. J'en citerai encore un extrait ou deux. Le commissaire devait s'enquérir:

Si les opérations d'intermédiaires se pratiquaient au détriment du public, producteur, consommateur, ou autre.

Tel était l'objet de l'enquête. Je continue:

Entre tous, le cultivateur soit de blé, de légumes ou de fruits ou de tout autre produit du sol a eu fort à faire, mais le producteur de fruits est celui dont l'existence semble la plus précaire. A la merci de la température et du climat, travaillant lui-même et sa famille de bonne heure le matin et tard le soir, contraint parfois de recourir à la main-d'œuvre rétribuée, obligé d'acheter les contenants pour les fruits sujets à s'avarier, de s'en rapporter à des agents pour disposer de sa récolte à un prix indéterminé, sur des marchés éloignés, et de compter avec le climat du nord et la concurrence des primeurs américaines, le producteur canadien doit faire des efforts désespérés pour s'assurer à peine l'existence, et il est étonnant qu'il y réussisse.

Je ne sache pas que le commissaire choisi par le Gouvernement soit un producteur de fruits, et l'opinion qu'il s'est formée après avoir pris connaissance des faits mérite d'autant plus d'attention. Une page ou deux plus loin, on lit ceci:

Parmi les producteurs de la Colombie-Anglaise, il y en a qui appartiennent à des organisations et d'autres qui n'en sont pas; on les désigne respectivement sous le nom de membres des coopératives et d'indépendants. C'est aux sociétés coopératives, qui représentent un progrès dans l'organisation, que les producteurs doivent d'avoir amélioré quelque peu leur situation. Les indépendants réussissent parfois à épargner une partie des frais généraux des coopératives, mais ils bénéficient alors de l'œuvre de celles-ci sans contribuer à leur existence, et dans bien des cas leur manière d'écouler leurs produits, en créant confusion dans le marché, nuit aux deux. Comme certains champignons, ils vivent de la sève des arbres qui les abritent.

Autre commentaire très intéressant de ce commissaire indépendant:

Les différents fruits de la Colombie-Anglaise apparaissent sur le marché après la récolte des Etats du Sud, alors que la crème de la clientèle a été servie, et le producteur de cette province a donc besoin d'être aidé le plus possible. Sa clientèle se résume aux trois provinces de l'Ouest, car il ne peut pas, comme le producteur du littoral américain du Pacifique atteindre le consommateur du nord ou du sud.

Cette opinion ne s'accorde pas tout à fait avec celle exprimée plusieurs fois par mes honorables amis progressistes, et encore récemment par le chef du groupe le plus considérable de ce parti (M. Forke). Il a dit, peut-être pas aussi clairement, que si le producteur de fruits et de légumes de la Colombie-Anglaise ne pouvait soutenir la concurrence américaine, le mieux pour lui était de renoncer à exploiter. Je constate avec plaisir, en causant avec mes honorables amis progressistes que cette opinion et d'autres deviennent moins tranchantes et je remarque avec joie que la Colombie-Anglaise et les deux provinces à l'est s'aperçoivent que leurs intérêts ne sont pas toujours si différents.

M. FORKE: Trois provinces

M. STIRLING: Les trois provinces. La Colombie-Anglaise et les trois provinces des Prairies ont plus d'un intérêt commun, et s'il y a une chose que les producteurs de fruits de la Colombie-Anglaise leur souhaitent pardessus tout c'est la prospérité et l'accroissement de population. Supposons qu'un gouvernement imprudent enlève toute protection à l'industrie fruitière de la Colombie-Anglaise, ou la réduise au point que l'industrie en meure quel serait la conséquence générale? Cette région se dépeuplerait certainement; le commerce de gros dans l'intérieur de la province diminuerait beaucoup; et les impôts se répartiraient sur une nombre encore moindre de contribuables. Je puis affirmer que durant ces dernières années de crise les grossistes de Calgary et du littoral considéraient ce commerce de l'intérieur comme leur meilleure ressource. La conséquence, encore? Les consommateurs de l'Ouest payeraient les pommes plus cher. La vente à vil prix du fruit américain cesserait, sans concurrence, les Américains demanderaient le prix qu'ils voudraient, et le consommateur des Prairies n'aurait qu'à payer ou s'en passer.

Le rapport explique ensuite la fameuse coalition Nash que le commissaire avait mission d'enquêter, et qui comprend quarante-cinq compagnies canadiennes affiliées étroitement à quatre-vingt-quatre compagnies américaines. C'étaient des marchands de demi-gros et une telle coalition de marchands de demi-gros constitue une organisation économique contre laquelle il est bien difficile de lutter; mais c'est une bête encore bien plus difficile à dompter lorsque cette coalition de marchands de demi-gros cache une coalition de courtiers car ces derniers sont alors à même de recevoir les produits, de les colporter chez leurs propres amis, dans leurs propres maisons, d'exiger une commission et, comme l'indique à maintes reprises le rapport, de tirer des bénéfices injustes des ventes à titre d'intermédiaires. Dans un cas, un gérant disait à un autre gérant que décembre avait été un mois excellent—on avait fait $30,000 de profit dans un seul bureau. Y pensez-vous, $30,000! Si cette somme représentait la commission ordinaire d'un courtier, quelle quantité énorme de fruits n'aurait-on pas vendue en décembre seulement!

Je ne veux pas discuter le rapport davantage en ce moment. Je conseille à tous les honorables députés de l'étudier. Ils en trouveront la lecture instructive et intéressante et verront une fois de plus que le vrai est beaucoup moins vraisemblable que la fiction; et ceux qui s'intéresse à la page du sport des journaux américains goûteront l'argot que ces apaches parlent entre eux. Mais, avant d'abandonner le rapport, je désire appeler votre

attention sur la remarque finale du commissaire dans la première partie; il dit:

La preuve indique que le remède contre plusieurs des maux indéniables de la situation actuelle se trouve dans la formation d'une agence des producteurs qui vendrait directement aux distributeurs.

Je mentionne ce point parce qu'on a déclaré plus d'une fois que l'organisation d'une agence des distributeurs de fruits du Dominion signifie tout simplement la destruction d'une coalition en faveur d'une autre. Cette théorie, je crois, est mal fondée. Ce que proposent les producteurs de fruits, c'est que les associations coopératives de tout le Canada se groupent et emploient leurs propres courtiers. Je n'ai pas besoin de dire que ce serait une coalition qui travaillerait contre le consommateur, car entre ces courtiers et le consommateur se trouve le distributeur. Le producteur de fruits ne recherche pas les commissions, il cherche à assurer la plus grande distribution possible de ses fruits au prix du marché. Il lui est inutile de forcer les prix, car il réduirait la quantité de fruits qu'absorberait le marché. Et je rappellerai aux honorables députés que le marché local est pour le producteur de la Colombie-Anglaise de beaucoup plus important que ne le sont les marchés étrangers de tout l'univers.

Récemment, je crois, le ministre du Travail (M. Murdock) fit une excursion de pêche; il vient justement de prendre son premier poisson; on l'appelle une coalition; en ce moment, ce poisson se débat sur la grève; on peut voir que c'est un poisson dangereux; il ne peut être d'aucune utilité pour le producteur, il fait du tort au détaillant, et il est impropre à la consommation. Mais le ministre s'est installé sur la grève à ses côtés et il est d'avis que d'après les termes de son permis de pêche, il lui faut attendre trois mois pour voir si quelqu'un ne viendra pas lui enlever le fruit de sa pêche. Dans l'intervalle, le producteur de fruits se demande avec anxiété si le poisson ne retournera pas à l'eau et ne recommencera pas ses déprédations sur tout le cours d'eau.

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable député est-il en mesure de me dire si, à son avis, ou d'après l'avis de tout avocat de son parti, le gouvernement fédéral a, sous le régime de la loi concernant les enquêtes sur les coalitions, l'autorité de prendre les mesures que mon honorable ami aurait voulu prendre, j'en suis sûr, et qu'il a le droit de s'attendre à ce que l'on prenne—peut-il me donner l'opinion d'un seul avocat de son propre parti à l'effet que nous sommes autorisés à faire ce qu'il demande et qui devrait être fait?

M. STIRLING: Monsieur l'Orateur, malheureusement, je n'ai pas ici la loi concernant les enquêtes sur les coalitions. Je suis persuadé qu'il n'y a absolument rien qui empêche le gouvernement fédéral de prendre de telles mesures. Mais je suggérerai au ministre d'obtenir l'opinion de deux des lumières juridiques du ministère. Je dirai que les producteurs de fruits craignent beaucoup que cette coalition ne relève la tête. Il est important de prendre des mesures immédiates, car au cours des trois derniers jours, j'ai entendu dire que l'Association des producteurs de la Colombie-Anglaise a décidé d'établir ses propres bureaux de courtage dans les trois provinces des Prairies. Vraiment, c'est toujours une entreprise importante que d'organiser un territoire où une chaîne d'agences existe déjà. Dans ce cas, la tentative est d'autant plus hasardeuse que la coalition n'a pas encore été écrasée. Quelles que soient les mesures que l'honorable ministre se propose de prendre, je le supplie au nom des producteurs de fruits de ne rien négliger afin de prévenir toute tentative de nouvelles incursions de la part de ces brigands.

L'hon. M. MURDOCK: Vous pouvez dormir tranquille pour ce qui est de mon ministère—en tant que la loi et nos pouvoirs nous le permettent.

M. STIRLING: A ce sujet, je désire lire une des nombreuses résolutions qui m'arrivent chaque jour par la poste, car l'opinion publique, dans l'Ouest, est très soulevée sur cette question de coalition. Voici un extrait du *Penticton Herald* du 2 avril:

La coopérative des producteurs de Penticton, à sa réunion annuelle, a adopté le vœu suivant:

Considérant que l'industrie fruitière dans cette province se trouve présentement dans une situation tellement précaire qu'il est presque impossible pour le cultivateur de fruits de trouver le moyen de vivre après avoir payé le coût de la production, et

Considérant que la commission Duncan a démontré que la cause de cette situation provient de méthodes défectueuses et dépourvues de principes employées par la firme Nash-Mutual en vendant les produits de la Colombie-Anglaise, et

Considérant que le commissaire Duncan, dans ses conclusions, a recommandé, entre autres choses, que les maisons de courtage des vendeurs à commission soient déclarées illégales;

La coopérative des producteurs de Penticton, réunie en assemblée annuelle, prie le gouvernement du Dominion de poursuivre la coalition Nash-Mutual pour lui faire restituer les sommes illégalement déduites, et que les mesures nécessaires soient prises par le Gouvernement pour faire adopter par le Parlement, durant la présente session, une loi déclarant illégales les maisons de courtage des vendeurs à commission et donnant effet aux autres propositions du commissaire Duncan, dans l'intérêt des producteurs.

Je veux maintenant passer à la question du dumping. Le principe de protéger les produits d'un pays contre le dumping des pro-

duits similaires d'un autre pays a été adopté dans diverses parties du monde. Il existe en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Afrique du Sud. Aux Etats-Unis, il est appliqué d'une façon très énergique. En vertu du tarif de 1922, des Etats-Unis, s'il peut être démontré qu'il se fait des importations pouvant nuire à l'industrie américaine, le président peut établir un droit de douane; il peut même prohiber l'importation en attendant une enquête Les Etats-Unis se servent de cette clause anti-dumping. Nous lisons dans l'*Ottawa Journal* du 28 mars la dépêche suivante de Washington:

Les dispositions anti-dumping de la loi du tarif ont été mises en vigueur aujourd'hui contre l'importation du fer en gueuse venant de la province d'Ontario.

Ils n'éprouvent aucun remords à s'en servir. Il y a dix-huit ans—sous le régime de la loi de 1907,—le Canada a adopté la fameuse clause anti-dumping. Cette clause n'a jamais été rappelée ni amendée. Je veux parler un peu de cette question, car je crois qu'il existe beaucoup de malantendus dans le pays et peut-être dans l'esprit de quelques honorables députés de cette Chambre sur la situation du dumping. L'unique clause anti-dumping qui existe dans la loi du tarif douanier dit qu'on peut exiger un droit égal à la différence entre le prix réel de vente et la valeur commerciale raisonnable, avec cette condition:

Pourvu que ledit droit spécial n'excède pas 15 p. 100 *ad valorem* en aucun cas.

Avec les années et avec l'augmentation de la production des fruits en boîte, il devint évident que l'on éludait cette clause. De plus, durant plusieurs années, à cause de la surabondance sur le marché américain, les fruits se vendaient à des prix réduits, et lorsqu'ils entraient en Canada à ces mêmes prix, avec la restriction de 15 p. 100 subsistant dans les statuts, la clause anti-dumping était parfaitement inutile. Ainsi, comme résultat des représentations faites par les producteurs de fruits en 1921, le gouvernement précédent a modifié la clause d'évaluation de la loi des douanes—il ne toucha pas à la clause anti-dumping de la loi du tarif douanier—de façon à permettre au ministre des Douanes de tenir compte du coût de la production aussi bien que de la valeur commerciale raisonnable. Cette clause était excellente et l'on s'en servit durant cette saison de fruits et de légumes. Il survint un changement d'administration et le ministre actuel des Finances (M. Fielding) dans son exposé budgétaire de 1922, déclara que le Gouvernement avait l'intention de rappeler l'amendement à cette clause dans la loi des douanes. Cet amendement fut abrogé,

mais vu la consternation causée par cette action chez les producteurs de fruits et vu les représentations faites au Gouvernement, une couple de mois plus tard, l'honorable ministre des Douanes (M. Bureau) proposa un amendement à la loi des douanes, faisant insérer l'article 47a. Le point capital de 47a est que, s'il y a dumping, le ministre des Douanes peut, s'il le désire, rapporter la chose au Gouverneur en conseil, et celui-ci peut, s'il le désire, autoriser le ministre des Douanes à évaluer telles marchandises pour l'imposition du droit, nonobstant toute autre disposition de la loi. Cela ne fut pas absolument satisfaisant pour les producteurs de fruits, mais on considéra que c'était certainement mieux que rien.

Il y a deux ans, le ministre des Douanes visita l'Ouest du Canada et j'eus le plaisir de l'accompagner durant une partie de son voyage à travers les vallées de l'intérieur de la Colombie-Anglaise. Il constata par lui-même la situation, paraissant l'apprécier, et quand il partit, les producteurs de fruits eurent l'impression qu'il ferait son possible pour apporter un remède. Cependant, à la fin de l'année dernière, on commença à murmurer que tout n'allait pas bien avec le dumping. Quand j'arrivai à Ottawa, j'inscrivis six questions au Feuilleton.

Les trois premières avaient trait au montant des droits perçus et les trois autres aux réclamations, le cas échéant, faites en vue d'obtenir une détaxe, aux motifs de ces réclamations et aux montants dont il s'agissait. La seule réponse qu'on ait daigné me faire fut une réponse partielle aux trois premières questions; je n'ai reçu aucune réponse à la dernière partie des questions, concernant les détaxes. Je ne pense pas qu'on doive s'en étonner, maintenant que le rapport Duncan a été rendu public, plusieurs paragraphes de ce rapport démontrant qu'on consentait une détaxe, quand elle était demandée. Je veux lire quelques extraits de ce rapport, si on me le permet. Pour commencer, je cite l'opinion du commissaire sur ce qui a trait au droit de dumping. Il dit:

C'est une méthode commerciale très répandue, pour ceux dont le marché domestique est bien organisé, de vendre des denrées à l'étranger à des prix inférieurs à ceux du marché domestique. Les producteurs canadiens de fruits et de légumes, dont la récolte est plus tardive que celle des producteurs du Sud, souffrent depuis longtemps du fait que les fruits et les légumes américains sont jetés sur le marché canadien de cette façon. Pour l'exportateur américain, qui a déjà réalisé un gain avant que la récolte canadienne soit prête, chaque dollar supplémentaire qu'il reçoit représente un supplément de gain. D'un autre côté, le fermier canadien ne pourrait, sans protection de la part du Gouvernement sous forme de droit de "dumping", se maintenir, contre la concurrence américaine bien organisée.

Telle est l'opinion du commissaire des fruits, après examen de l'état des affaires. Il

cite ensuite la célèbre clause du dumping de la loi du tarif douanier et les règlements qui s'y rapportent. Je remarque toutefois qu'il ne parle pas du tout de l'article relatif à l'évaluation par le Gouvernement de la loi des Douanes, l'article 47A. Il cite ensuite des cas où l'on a échappé aux clauses anti-dumping, et l'on voit que, en certains cas, on accorda réellement une détaxe après avoir imposé le droit de dumping. Voici un télégramme du gérant de la "Mutual", à Vancouver, adressé à l'inspecteur de la Nash:

La douane nous a imposé un droit de "dumping" sur un wagon de rhubarbe, de Walla Walla...

C'est-à-dire la rhubarbe qui pousse dans l'état de Washington.

... qui coûte 75c. Payez-vous un droit de "dumping"? Nous avons protesté avec la dernière énergie mais il nous fallut payer.

La réponse à ce télégramme, envoyée par l'inspecteur de la Nash, se lit comme suit:

J'ai acheté ici de la rhubarbe à 75c. mais je n'ai pas encore été pris. Je vous conseille de faire connaître les détails de votre cas à A. E. Burns, secrétaire des Western Canada Fruit Jobbers, à Winnipeg, pour qu'il vous défende.

Vient ensuite une lettre du même homme au gérant canadien de la compagnie Nash:

Messieurs,

...Au sujet du droit de "dumping" sur la rhubarbe, je conseille à Snow d'envoyer tous les détails de sa cause à A. E. Burns, notre secrétaire de Winnipeg, et je suis persuadé que, si cela est possible, Burns obtiendra à Snow un remboursement. Je voudrais que vous téléphoniez simplement à Burns pour lui dire que Vancouver a dû payer le droit sur un wagon et que Snow lui envoie les documents...

Et ainsi de suite.

Le commissaire fait ensuite remarquer que, à cette époque, on vendait la rhubarbe au rabais, au Canada, à 75 c., tandis que, dans l'état de Washington, le prix était de $1. Le coût de production de la rhubarbe de la Colombie-Anglaise était de 90c. Il ajoute:

Il appert de cela que le prix de la rhubarbe importée était au-dessous et du coût de production de la rhubarbe canadienne et du juste prix marchand du produit vendu au consommateur américain. Dans un tel cas, on considère qu'il était du devoir des douaniers du port d'entrée d'appliquer les dispositions relatives au "dumping" de la loi des douanes, aussi bien à Vancouver qu'à Calgary. On ne sait pas si le droit fut imposé sur le wagon de Carruthers, à Calgary, ou remboursé sur celui de Snow, à Vancouver.

Suivent des lettres échangées par l'inspecteur de la Nash et le gérant de la Mutual, à Vancouver, dont voici des extraits:

Cher monsieur,—M. Simington me dit que M. A. E. Burns, notre secrétaire à Winnipeg, s'occupera avec plaisir de votre réclamation concernant les droits de "dumping" imposés à ce wagon de rhubarbe, et quand vous lui enverrez le dossier de l'affaire, Georges, je vous conseille de lui dire que vous êtes les seuls agents distributeurs de la Rhubarb Association et que, lorsque fut achetée la rhubarbe américaine, on ne pouvait s'en procurer en Colombie-Anglaise.

M. Burns est un secrétaire très compétent, et j'espère que vous lui écrirez pour lui faire connaître tous les détails et lui demander de s'occuper de votre affaire.

En voilà assez sur la rhubarbe. Jetons un coup d'œil maintenant sur le commerce des pommes.

L'inspecteur de la Nash en Alberta et Colombie-Anglaise envoya une circulaire à tous les établissements de l'Alberta, laquelle se lit ainsi:

On m'avertit que, dans presque chacun des cas où les marchands de gros avaient été forcés de verser des droits de "dumping" sur les pommes, M. A. E. Burns a demandé un remboursement et l'a obtenu. Je ne sache pas qu'il se soit produit de difficulté semblable en Alberta; mais il me semble que certains établissements, durant la dernière saison, virent placer ce droit sur les pêches ou quelque autre denrée; si vous n'avez pas obtenu de remboursement et si vous voulez bien avoir recours à notre secrétaire, M. Burns, en lui faisant connaître tous les détails de l'affaire et en lui demandant de présenter votre réclamation, je suis persuadé qu'il réussira.

Nous versons une cotisation annuelle à notre association; je crois que nous avons un secrétaire très compétent et j'espère que tout établissement ayant une réclamation à présenter s'en occupera immédiatement, en suivant les instructions données ci-dessus.

On nous cite ensuite une circonstance où le droit de dumping fit l'objet d'une détaxe. Cette lettre est adressée à l'inspecteur de la Nash par le gérant canadien de cette compagnie:

Cher monsieur,—Je pense que certains de nos établissements importent des pommes américaines et l'on nous force à verser un droit de "dumping".

J'apprends de Burns, aujourd'hui, qu'il a obtenu un remboursement du droit contre le "dumping" payé par P. Burns and Company et la Macdonald-Crawford.

S'il se fait des ventes dans votre district avec nos affiliés vous feriez mieux de soumettre des réclamations pour remboursement à Burns qui s'en occupera.

On a répondu à cela comme suit:

Cher monsieur,—Chacun des établissements de la Saskatchewan qui ont eu à payer le droit de "dumping" sur les pommes américaines a produit une réclamation pour être remboursé. L'estimateur local des douanes lui a donné avis que leurs réclamations seraient payées.

Et le commissaire poursuit:

Le 30 avril 1924, M. A. E. Burns, de la Western Canada Fruit Jobber Association a écrit au département des Douanes et de l'Accise du Canada, à Ottawa réclamant le remboursment du droit de "dumping" sur des pommes achetées de la Yakima Fruit Growers' Association, Washington, à 80 cents fab. Il est à remarquer que M. Burns déclare dans sa lettre "qu'au moment où le droit du "dumping" fut imposé, il n'y avait pas de pommes en magasin". On ne sait ce que cette déclaration veut dire, car les statistiques officielles publiées par le service des fruits, à Ottawa, établissent qu'il y avait les quantités suivantes de pommes en entrepôt aux endroits et dates mentionnés.

Et voici ces quantités: En tout, 240.000 boîtes à Regina et en Colombie-Anglaise à la fin de janvier 1924; 141,000 boîtes au milieu

de février 1924 et 99,000 boîtes à la fin de février. Le commissaire continue:

La lette de M. Burns est comme suit:
Département des Douanes et de l'Accise,
Ottawa (Ont.).

Pour M. Watson.

Messieurs,—La semaine dernière je me trouvais à Regina et à Moose Jaw et j'ai découvert qu'on avait imposé le droit du "dumping" sur des wagons de pommes arrivées dans ce district les 13 et 14 février, les uns destinés à P. Burns & Co., Ltd., et les autres à la Macdonald-Consolidated.

Au temps où on a éxigé le droit du "dumping" sur ces pommes il n'y en avait pas en magasin. Macdonald-Consolidated ont déclaré qu'ils n'en avaient pas depuis douze jours. P. Burns and Co., n'en avaient que d'une variété et étaient à les écouler à quatre autres marchands de demi-gros.

L'imposition d'un droit de "dumping" sur des expéditions, à pareille époque, constitue simplement une effronterie inqualifiable de la part de quelque fonctionnaire qui devait évidemment être au courant de la situation à ces deux endroits et qui, s'il se fut renseigné, aurait appris qu'il ne pouvait être question de "dumping".

Ces marchands de demi-gros réclament une remise et je serais heureux de savoir de vous immédiatement si leur demande sera agréée. Autrement nous serons forcés d'écrire à chaque député du parlement et de faire voir quelle injuste application on fait du droit contre le "dumping".

Je joins un mémoire de P. Burns et Co., que vous pourriez lire et vous voudrez bien me faire savoir, si d'après vous, cette imposition est motivée.

Le commissaire continue:

Le 7 mai, M. J. A. Watson, du département des Douanes répondait à cette lettre un peu cavalière de M. Burns pour lui dire que le percepteur des douanes à Moose Jaw avait reçu instruction d'avoir à certifier toutes les réclamations de remboursement du droit "anti-dumping" payé sur les importations de pommes si elles sont arrivées depuis le premier février dernier et que le percepteur des douanes à Regina allait recevoir les mêmes instructions. Il est clair que si les autorités douanières ont agi ainsi en supposant qu'il n'y avait plus de pommes de la Colombie-Anglaise à vendre depuis le 1er février 1924, elles ont agi sans se renseigner auprès du département de l'Agriculture, bien au fait de la situation.

De plus, il paraît qu'au début de 1924, M. Burns avait fini par s'entendre avec M. T. W. Mowat, fonctionnaire spécial du département des Douanes à Nelson (C.-A.) et qu'on n'appliquerait pas le droit "anti-dumping" après le 1er mars 1924. Rien ne laisse voir quels étaient les renseignements que M. Mowat avait sur le commerce des pommes dans ce temps-là. Il est clair que ces renseignements de M. Mowat n'étaient pas ds meilleurs, puisque le 29 février 1924, M. A. E. Burns écrivit comme suit à tous les membres de la Western Canada Fruit Jobbers' Association:

Winnipeg, 29 février, 1924.

Re: Le droit contre le "dumping".

L'entente avec M. Mowat était qu'après le 1er mars on ne mettrait plus en vigueur la loi contre le "dumping". Elle ne fut pas appliquée aux wagons de Winnipeg, mais à ceux à l'ouest de Regina. M. Mowat a laissé entendre qu'il était persuadé que les pommes de la Colombie-Anglaise ne pourraient pas supporter le voyage jusqu'à Winnipeg mais il a tort, car quelques jours de transit de plus ne changeraient rien à l'affaire.

Cela ne me surprend pas qu'on n'ait pas répondu aux questions que j'ai fait inscrire

[M. Stirling.]

au Feuilleton, car je constate que chaque fois que l'imposition du droit contre le dumping a fait l'objet d'une enquête, on en a accordé le remboursement. Je me demande pourquoi ce droit a été remboursé. Il doit y avoir un motif. A la suite de la visite du ministre des Douanes aux arboriculteurs fruitiers de la Colombie-Anglaise, il avait été entendu que le Gouvernement allait appliquer cette clause, meilleure que celle de l'ancien gouvernement, et cependant il a dû y avoir quelque chose de défectueux dans cette législation. Je commençai à me demander s'il n'était pas possible qu'on n'ait jamais mis cette clause en vigueur et je suis allé aux renseignements; j'ai découvert qu'aucun décret ministériel n'avait été rendu au sujet de l'article 47A. De sorte qu'il peut en être ainsi: certains fonctionnaires du département ont pu régulièrement percevoir le droit contre le dumping, mais du moment qu'on s'aperçut que des expéditeurs avaient demandé un remboursement de ce droit, le Gouvernement a sûrement pensé qu'il n'était pas dans une position bien sûre: en effet, si on eût soumis la question aux tribunaux il n'aurait pu se prévaloir d'un article de la loi et il se serait trouvé en faute et dans une situation embarrassante. Je ne puis m'empêcher de croire que c'est pour cette raison que l'on a consenti à ces nombreuses remises du droit de dumping. Je ne puis croire qu'il faille blâmer les fonctionnaires permanents du département; ils n'auraient pas agi, comme je l'ai montré, sans recevoir des instructions de leurs supérieurs. Quand les propositions budgétaires ont été soumises par le ministre intérimaire des Finances, il était question de modifier l'ancienne clause contre le dumping dans la loi des Douanes, à laquelle on n'a jamais encore touché

Nous ignorons pour quels motifs le ministre intérimaire des Finances a fait cette recommandation, et je n'ai pu moi-même découvrir la signification des nouveaux termes employés. Ce fut une surprise pour la Chambre et pour les producteurs de fruits de l'Ouest quand, six jours plus tard, le ministre annonça le retrait de la modification proposée. L'explication qu'il donna de cette mesure est assez singulière. Il dit:

Lors de la présentation du budget, j'ai annoncé une modification à faire à la clause du "dumping". Depuis cette date, j'ai consulté de nouveau les fonctionnaires de mon département et nous avons tiré la conclusion que les clauses anti-dumping actuelles sont suffisantes pour permettre de fixer raisonnablement la valeur des articles pour les fins de la douane. Je profite donc de l'occasion pour donner avis que je retirerai cette proposition lorsque nous aborderons l'examen des résolutions budgétaires en comité général.

Ces paroles signifient-elles réellement que la raison du retrait de la modification propo-

sée c'est que les hauts fonctionnaires du département des Douanes n'avaient pas donné leur avis sur la mesure, et que le ministre l'a retirée ensuite? Que ce soit la seule raison, j'ai peine à le croire. Je pense plutôt qu'on a exercé une certaine pression sur le Gouvernement à cette date, et comme il avait quelque peu bravé certains intérêts de l'Ouest dans ses propositions budgétaires, il a jugé à propos de faire une concession déterminée, et il a supprimé la modification proposée.

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

Reprise de la séance

M. STIRLING: Monsieur l'Orateur, à la suspension de la séance, à six heures, j'avais à peu près terminé mes commentaires sur l'industrie fruitière. Il y a cependant deux choses que je désire mentionner. J'ai parlé de la protection minime à la faveur de laquelle nous avons organisé et porté à son haut degré de prospérité actuelle l'industrie fruitière en Colombie-Anglaise. Je dis "minime" à dessein, car si vous examinez le rapport récemment déposé par le ministre des Douanes et de l'Accise (M. Bureau), vous constaterez que la moyenne du pourcentage des droits sur toutes les marchandises, imposables et en franchise, importées au Canada, au cours des cinq dernières années, s'élève à 16 03 p. 100. Le pourcentage des cinq dernières années sur les pommes qui constituent le gros de la production fruitière en Colombie-Anglaise, est seulement de 12.4, 20 p. 100 de moins que la moyenne du droit protégeant les industries canadiennes, comparaison faite avec la quantité de produits imposables et exempts de droits. Je regarde cela à présent comme une protection suffisante et personne, je pense, n'appellera cela un degré élevé de protection. Je tiens à réitérer ma satisfaction de constater moins d'inflexible intransigeance, de la part des honorables députés à ma gauche, envers l'industrie fruitière de la Colombie-Anglaise. Ces messieurs ont pratiqué la coopération. Nous aussi. Ce que nous désirons actuellement, c'est de voir une plus grande mesure de coopération entre la Colombie-Anglaise et les trois provinces voisines. Pourquoi n'entends-je pas des honorables députés à ma gauche demander au Gouvernement de prendre des mesures pour mettre fin à ces pratiques iniques dans le commerce des fruits sur notre propre marché? Les intérêts du producteur et du consommateur sont identiques en la matière. Pourquoi désirerais-je que ma boîte de pommes qui me rapporte 40c. coûte trois ou quatre dollars au consommateur des Prairies? Ce n'est pas dans mon intérêt, et je fais appel aux honorables députés à ma gauche pour qu'ils m'aident à corriger cet état de choses honteux dans les provinces des Prairies. Je prends pour acquis qu'ils désirent, comme tous les vrais Canadiens, des mesures tendant à assurer l'expansion du Canada pour l'amour du Canada. Ce sentiment est commun aux Canadiens de naissance et aux gens qui, à mon instar, s'efforcent, dans la faible mesure de leurs forces, de faire quelque chose pour leur pays d'adoption. Ce que nous voulons, c'est que les industries établies au Canada puissent prospérer et continuer à alimenter les besoins du Canada.

C'est avec plaisir que je remarque la disparition d'une anomalie qui marquait la taxe des ventes. Depuis plusieurs années, les plants de pépinières figurent sur la liste des articles soustraits à l'application de la taxe des ventes, mais par suite d'une singulière décision prise par quelque haut fonctionnaire du département des Douanes et de l'Accise, l'administration considérait les plants de tomates comme un produit sur lequel il fallait prélever la taxe des ventes. Un plant de tomate ne possède aucune valeur propre, il n'a qu'une valeur potentielle. Il n'acquiert de valeur, comme un bourgeon de rose, que du moment où il est mis en terre. Je constate par les propositions du ministre intérimaire des Finances qu'on a éliminé cette anomalie. Mais il est une autre disparité de traitement dans l'imposition de la taxe des ventes sur laquelle l'honorable préopinant a attiré l'attention en cette Chambre dans ses commentaires sur le discours du trône, et c'est la disparité existant dans le commerce d'imprimerie. Un atelier d'imprimerie ayant un chiffre d'affaires d'au moins $10,000 doit payer une taxe sur ses ventes; la maison qui a un chiffre d'affaires de moins de $10,000, jouit d'une exemption. C'est peut être à la suite de cette observation que le ministre des Finances a prononcé les paroles suivantes dans son discours sur le budget précédent:

C'est peut-être à la suite de cette observation que le ministre des Finances a prononcé les paroles suivantes dans son discours sur le budget précédent:

> Afin d'assurer un meilleur revenu, les dispositions relatives aux manufacturiers dont le chiffre d'affaires est moins de $10,000 par année seront abrogées. En supprimant la taxe sur les petits établissements on fera disparaître les difficultés qui accompagnent la mise à exécution de la loi.

C'était une bonne nouvelle pour les imprimeurs. Pourtant, on me pria de m'informer à ce sujet, car en redoutait quelque anicroche. J'allai au ministère des Douanes et de l'Accise et j'appris que le règlement, qui entra en vigueur le 1er juillet, s'appliquait à tous les genres d'industries, sauf l'imprimerie En effet, en vertu de l'article 19 BBB,

6, de la loi créant un impôt spécial de guerre sur les revenus, les éditeurs et imprimeurs qui font des travaux de ville pour moins de $10,000 par année et qui les exécutent pour l'usage exclusif de ceux qui s'en servent, sont exonérés de la taxe de consommation sur les ventes effectuées à partir du 1er juillet 1924. Je ne puis pas m'expliquer la contradiction entre l'attitude du ministre des Finances et ses déclarations expresses. Je ne me rends pas compte de la raison qui lui a fait rétablir l'exception dont je parle. Je le prierais d'exempter de l'impôt les grands établissements d'imprimerie jusqu'à concurrence de $10,000. Cela ferait disparaître l'inégalité de traitements. On ne verrait plus dans les vills où existent de petits et de grands établissements d'imprimerie les premiers annoncer au public que le client ne paiera pas la taxe de vente. Tout le monde se trouvera sur le même pied.

L'opinion générale dans la Confédération est en faveur d'un abaissement des impôts. Cet abaissement n'est possible qu'en pratiquant l'économie. Que fait un homme intelligent quand il est en mauvaise passe? Il dresse la liste de toutes ses dépenses inévitables; puis il passe graduellement aux dépenses plus ou moins nécessaires en rognant vigoureusement. Il se permettra peut-être quelques distractions; il ira même jusqu'à se payer une auto, mais il pratique des coupes à droite et à gauche dans son budget, compatibles avec les besoins de la famille.

Pourquoi les gouvernements ne font-ils pas comme les particuliers? Personne ne prétendra sûrement que le ministère a réalisé des économies. Ainsi, l'anée dernière on a fait savoir au département de la Restauration civile que sa raison d'être avait cessé. Qu'y avons-nous gagné? Je désire faire passer sous les yeux de la Chambre quelques chiffres empruntés au rapport de l'auditeur général. Le département de la Restauration civile des soldats a coûté au pays les sommes suivantes:

Année	Montant
1920	$47,198,718
1921	36,272,216
1922	17,818,646
1923	13,375,134
1924	10,230,149

Pour établir mon point, je diviserai le budget du département entre les deux catégories comprenant, d'une part, les allocations aux démobilisés et à leurs ayants droit, et, d'autre part, aux services administratifs, traitements du personnel et autres frais. Je laisse de côté les fractions:

Année	Aux démobilisés %	Frais administratifs %
1920	56	44
1921	45	55
1922	39	61
1923	32	68
1924	29	71

Je ne demande pas qu'on arrête les allocations payées aux militaires ou à leur familles; mais je prétends qu'il n'y a pas la moindre raison de maintenir un département pour l'avantage d'un ministre, quelque aimable qu'il puisse être, et pour celui des fonctionnaires à son service. Il ne devrait pas être nécessaire de signaler au Gouvernement un fait aussi évident que l'économie réalisable par l'abolition de ce ministère et le rattachement de ce service à un autre département ministériel.

Avant de me rasseoir je désire faire part à la Chambre d'un petit incident arrivé au cours de l'élection partielle du comté de Yale. Cet incident s'est produit dans la ville de Penticton. Nous recevions l'aimable ministre des Travaux publics qu'on aime toujours à voir. Il devait être en vacances, car je ne puis croire que ses fonctions ministérielles l'appelassent à séjourner si longtemps dans la région. Le premier ministre et ceux qui l'accompagnaient ont parcouru le comté de Yale en cette circonstance. Un de ses collègues avait répété en plusieurs endroits combien il avait été charmé par les beaux yeux de ces dames; quant au chef du Gouvernement, il distribua l'éloquence de sa parole à de nombreux auditoires enthousiasmés de l'entendre. Il engagea les électeurs à faire preuve de générosité, de bon sens et d'esprit de justice en choisissant pour leur député un partisan du Gouvernement, leur expliquant qu'il lui serait bien plus facile d'avoir les bonnes grâces des ministres.

J'ajouterai en passant, qu'à une exception près, je n'ai pas eu la moindre difficulté a obtenir les bonnes grâces des ministres et, dans ce cas exceptionnel, je n'ai pu obtenir une entrevue avec le ministre en question parce qu'il était extrêmement occupé. L'agent de mon adversaire avait élu domicile à l'hôtel de Penticton où il s'est montré des plus hospitaliers, ce qui a été fort apprécié, j'en suis convaincu. Trois ou quatre jours avant le scrutin, l'organisateur libéral dans l'Ouest, —du moins je crois que c'est là son titre,— M. Turgeon, rendit visite au président du Board of Trade de Penticton, et lui tint le langage suivant: "Monsieur Boyle, je tiens à avoir l'appui du Board of Trade de Penticton. Or, si Penticton donne une majorité au candidat ministériel, je m'engage au nom du parti libéral à faire construire un bureau de poste dans votre localité." M. Boyle, qui

est un conservateur demanda ce qu'il pouvait faire et M. Turgeon de répondre: "Je ne fais pas appel au particulier, mais au président du Board of Trade. Convoquez les membres de votre conseil exécutif et communiquez-leur ma proposition". M. Boyle convoqua les membres de la direction, qui, tous aussi sont des conservateurs et il leur transmit solennellement la proposition de l'organisateur libéral. La ville de Penticton toutefois, a eu l'obligeance de me donner une majorité, mais elle n'a pas eu son bureau de poste. Je fais consigner cet incident dans les colonnes du hansard afin d'accomplir mon devoir envers les électeurs de Yale, car des vilenies de cette nature répugnent à l'énorme majorité de mes commettants. Ils sont d'avis que l'honorabilité doit primer dans la vie publique aussi bien que dans la vie privée au Canada.

M. KYTE: En discutant la question qu'a fait surgir l'exposé budgétaire ainsi que les discours prononcés au cours du présent débat, je désire relever d'une façon aussi concise que possible une allusion que l'honorable député de York-Est (M. Harris) a faite à mon sujet hier après-midi. Parlant du projet du Gouvernement de constituer une commisson tarifaire, mon honorable ami a fait observer que l'affaire n'est pas nouvelle. Il a rappelé que l'ancien Gouvernement conservateur, en 1912, a soumis au Parlement un projet à cet effet et il a accusé certains membres du parti ministériel, qui formait alors l'opposition, d'avoir voté contre la résolution. Et l'honorable député est allé jusqu'à reprocher aux députés ministériels, y compris votre humbre serviteur, ce qu'il appelait leur inconséquence pour le cas où ils donneraient leur appui au projet du Gouvernement. Monsieur l'Orateur, j'admettrai sans tarder, comme l'a dit l'honorable député que je me suis opposé en 1912 à la création d'un comité du tarif. J'ai voté à l'encontre du projet en invoquant le fait que la création d'un pareil organisme ne devrait pas être confié à un gouvernement protectionniste à outrance. L'honorable député de York-Est aurait pu facilement se renseigner sur les raisons qui m'ont décidé de concert avec plusieurs autres membres de l'opposition de l'époque à voter contre l'adoption du projet. Il lui serait également facile de se rendre compte que le représentant de Wellington-Sud (M. Guthrie),—qui siège maintenant à votre gauche, monsieur l'Orateur,—parla et vota aussi à l'encontre de la mesure pour les mêmes raisons. Et pour quelle raison manquais-je de confiance dans une commission tarifaire créée par le gouvernement de l'époque? Pour la bonne raison que ce gouvernement, trois semaines après son arrivée au pouvoir, enleva de la liste des produits admis en franchise pour le frapper d'un droit de 25 p. 100 un article que les pêcheurs des Provinces maritimes utilisaient depuis quelque douze ans, en donnant une interprétation arbitraire à une certaine disposition du tarif douanier. Je fais allusion au merlin enduit. Après l'arrivée du parti libéral aux affaires, en 1898, le Gouvernement remania le tarif; il exempta certains articles de tout droit; entre autres: les filets, la ficelle, les cordages et le merlin enduit. Et nos pêcheurs, je le répète jouirent de ce privilège de 1898 à 1912, jusqu'au jour où sous le régime conservateur, le nouveau ministre des Douanes, cédant aux influences que firent valoir les manufacturiers de cordage, édicta le règlement arbitraire que l'on sait quelques semaines après avoir pris l'administration du département. Voilà de quelle façon nos pêcheurs se virent privés du privilège d'acheter à meilleur marché cet article abolument nécessaire à l'exercice de leur dur métier.

Mais ce n'est pas là le seul exemple de cette nature, monsieur l'Orateur. De 1898 à 1911, le bois non ouvré fut également admis en franchise au pays; il était classé comme bois scié tandis que le bois ouvré était classé dans la catégorie du bois qui a été plané ou raboté d'un seul côté. Or les commerçants de bois de l'Ouest Canadien firent un voyage à Ottawa à peu près vers la même époque que les fabricants de cordage. Ils firent observer au ministre des Douanes que ce bois non ouvré devrait être assujetti à des droits; quoique les planches, dirent-ils ne soient pas rabotées, elles sont sciées au moyen de scies si fines que c'est tout comme si elles avaient été planées; ils insistèrent pour l'imposition d'un droit de $2 par 100 pieds et ils eurent gain de cause. Les acheteurs de cette variété de planches,—c'étaient des gens du Manitoba, si j'ai bonne mémoire,—portèrent la question devant les tribunaux. Je ne sais toutefois ce qu'il advint de l'affaire, à laquelle je cessai de m'intéresser.

Voilà pourquoi, monsieur l'Orateur, je n'ai pas jugé à propos de voter en faveur d'aucune loi qui eût confié au Gouvernement de cette époque la nomination d'une commission du tarif plus intéressée à maintenir des droits élevés plutôt que modérés. M. Ames, ancien représentant de Saint-Antoine, au cours d'observations qu'il fit alors, a avoué franchement que la création d'une commission du tarif aurait peut-être pour résultat de faire hausser les prix de certains articles de consommation.

L'honorable député de Fort-William (M. Manion) a fait ironiquement allusion à la situation du parti libéral au sujet de l'unanimité. Il a remarqué que les députés ministériels sont loin d'être du même avis, qu'il y

a parmi eux, des libre-échangistes, des protectionnistes, des partisans d'un tarif modéré et qu'en somme ils nourrissent les opinions les plus variées. Eh bien! c'est dans le groupe le plus restreint que nous trouvons la manière de voir la plus unanime. Comme l'honorable député attache tellement d'importance à l'unanimité d'opinion, il aura la consolation de voir augmenter l'unanimité de son parti à mesure que celui-ci diminuera en nombre.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est le seul parti dont les rangs se sont grossis depuis la dernière élection.

M. KYTE: En rétrogradant.

L'hon. M. GRAHAM: Et le *prorata* était élevé, également.

Le très hon. MACKENZIE KING: L'élection de Hastings-Ouest n'a pas augmenté la force numérique de mon très honorable ami.

M. MARTELL: Il n'y a qu'un Irlandais pour répondre à un Irlandais.

Le très hon. M. MEIGHEN: La manière dont on s'y est pris n'est guère recommandable d'autre part.

M. KYTE: Il est très heureux pour les consommateurs canadiens que la proposition relative à la nomination d'une commission du tarif ait été faite par un ministère libéral avec l'intention de diminuer autant que possible le fardeau des contribuables. Supposons que nos amis les conservateurs fussent au pouvoir, et que cette proposition fût soumise à un caucus du parti dont l'idéal est la protection—parce que nous savons qu'il y a quelque temps le leader de l'opposition a publié un manifeste en faveur d'une plus grande protection—et supposons qu'au sein de ce parti existât l'unanimité d'opinion vantée par l'honorable député de Fort-William, comment les partisans d'un tarif modéré pourraient-ils faire parti de cette commission? Le Gouvernement serait unanimement d'avis qu'il n'y a rien de comparable à la protection, qu'elle ne saurait jamais être trop élevée, et, par conséquent, ferait en sorte d'écarter de cette commission tous les adversaires de droits modérés. Mais, dans les circonstances, s'il est vrai, comme l'a affirmé notre collègue, que notre parti compte des libre-échangistes et des amis des tarifs élevés, lorsque cette proposition sera soumise à un caucus toutes les vues seront exprimées et l'on en arrivera à de meilleures conclusions dans l'intérêt du pays que si la question était décidée par les honorables députés de l'opposition.

M. SUTHERLAND: Que mon honorable ami me permette de lui demander s'il maintient que son Gouvernement se déclarera favorable à une commission de tarifs peu élevés plutôt qu'à une autre qui étudierait le sujet selon ses mérites?

M. KYTE: Je croyais parler assez haut pour me faire entendre de l'honorable député, mais il semble que je ne m'exprime pas assez clairement pour me faire comprendre de mon collègue.

M. SUTHERLAND: Dois-je en conclure que le Gouvernement se propose de nommer une commission de tarif libre-échangiste pour l'examen de ces questions?

M. KYTE: On ne saurait me tenir responsable de l'interprétation que donne à mes paroles l'honorable député.

M. SUTHERLAND: C'est ce que j'ai compris.

M. KYTE: S'il me fallait lui faire comprendre les choses, ma tâche serait beaucoup plus ardue. Je n'ai pas suggéré que la nomination des membres de la commission du tarif serait dictée par les libre-échangistes du parti pas plus que par les protectionnistes à outrance, s'il y en avait. On n'aurait en vue que d'avancer l'intérêt bien compris du pays.

Le dépôt du budget, monsieur l'Orateur, fait toujours époque dans l'histoire financière du pays. C'est le cas du budget actuel si l'on songe que nous nous éloignons de plus en plus en plus de la triste période de 1914 à 1918. L'exposé budgétaire du ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a été accueilli avec beaucoup de faveur dans tout le Canada. Il y a un an, les conservateurs de même que la presse se montraient des plus pessimistes au sujet de la destinée malheureuse qui était réservée aux manufacturiers du pays à la suite des propositions fiscales du Gouvernement. Je n'étudierai pas le budget en tant qu'il intéresse tout le pays; je vais parler surtout de la situation en Nouvelle-Ecosse, dont je suis un des mandataires. Je suis peiné d'avouer que ça ne va pas très bien en Nouvelle-Ecosse depuis quelque temps.

M. SUTHERLAND: Ni nulle part ailleurs.

M. KYTE: Pardon; certaines usines en Ontario fonctionnent nuit et jour.

M. SUTHERLAND: Où sont-elles?

M. KYTE: Malheureusement il n'en est pas ainsi en Nouvelle-Ecosse.

M. SPENCE: Vous devriez vivre en Ontario; vous verriez bien alors.

M. KYTE: Je remercie le ciel d'habiter ma province.

M. SPENCE: Nous sommes contents nous aussi que vous viviez là.

M. KYTE: Les griefs de la Nouvelle-Ecosse remontent à l'époque de la Confédération. Ceux qui s'intéressent à l'histoire politique du pays savent que la Nouvelle-Ecosse ne vit pas d'un trop bon œil le projet fédératif. Les chefs politiques des grandes provinces centrales d'Ontario et de Québec, convaincus qu'un gouvernement stable n'était plus possible sans modifier la situation existante, conclurent à l'union de ces deux provinces; plus tard le projet embrassa les Provinces maritimes. A la suite des conférences de Charlottetown et de Québec, convoquées pour étudier le projet d'union, on décida d'y inclure les Provinces maritimes. On fit une campagne en Nouvelle-Ecosse et on promit d'immenses avantages à cette province si elle se ralliait à la Confédération. Toutefois le projet ne souriait pas au public de la province. Aux élections générales de 1867, connues sous le nom d'élections de la confédération, un seul champion de la Confédération fut élu, sir Charles Tupper; tous les autres représentants élus par cette province étaient opposés à l'union. Et en réalité la Confédération n'a pas été plus avantageuse pour la Nouvelle-Ecosse que le public de la province ne le prévoyait à cette époque.

En second lieu la population de la Nouvelle-Ecosse a à se plaindre du régime de protection maintenu par le gouvernement conservateur depuis 1878 jusqu'en 1896. Cette politique nationale qui devait assurer l'essor formidable de nos industries manufacturières a trompé l'attente de la Nouvelle-Ecosse: elle avait son marché naturel aux Etats-Unis, un marché qui n'a jamais été remplacé en aucune des provinces de la Confédération. Les provinces centrales du Canada n'achètent pas les produits de la Nouvelle-Ecosse; mais le public de la Nouvelle-Ecosse est forcé d'acheter les produits des fabriques d'Ontario et de Québec. Le commerce se fait tout sur un côté apparemment: les provinces du centre expédient leurs objets manufacturés en Nouvelle-Ecosse et ne prennent en échange que de la monnaie.

Voyons un peu les effets de l'inauguration du régime protectionniste pendant ses dix premières années. En 1878, ce programme porta le parti conservateur au pouvoir; le premier recensement décennal fut celui de 1891. Si la protection avait été si avantageuse pour la population du Canada; si elle avait fait ouvrir un grand nombre d'usines et donné plus d'emploi à la population de ces provinces, le recensement l'aurait révélé. Mais le gouvernement du jour savait si bien à quoi s'en tenir sur la faillite de la politique nationale qu'il enjoignit aux énumérateurs et aux commissaires du recensement de tout faire pour grossir le nombre des établissements industriels au pays. C'est un fait connu dans la Nouvelle-Ecosse qu'une vieille grand'maman qui tricotait de ses faibles doigts au coin du feu dans sa petite maison fut classée dans les rapports du recensement comme exploitant une fabrique de tricots. La femme qui cherchait à grossir les revenus de la famille en travaillant à l'aiguille fut comprise dans la liste des propriétaires d'établissements industriels. Un homme qui séchait un peu de chaux au four pour servir d'amendement sur sa propre terre fut classé comme manufacturier. Si la politique nationale avait réussi, aurait il fallu recourir à pareils expédients pour majorer le nombre apparent des établissements industriels?

Avant l'inauguration de ce régime la Nouvelle-Ecosse comptait un assez grand nombre d'industries. A New-Glasgow, dans le comté de Pictou il y avait une verrerie très prospère qui fonctionnait depuis des années. L'inauguration du programme protecteur provoqua la création d'une coalition des fabriques de verre dans tout le Canada; cette coalition acheta l'établissement de New-Glasgow et en ferma les portes; elles ne se sont pas rouvertes depuis. Antérieurement à 1878, il y avait dans le comté de Pictou un grand et prospère établissement industriel, la conserverie Logan, qui faisait de très bonnes affaires. Cette maison payait des dividendes à ses actionnaires qui considéraient leur placement comme très rémunérateur. Mais en 1885, cinq ans après que la politique nationale eut été mise en pleine opération, elle dut fermer ses portes. Elle fit faillite et entraîna dans sa chute la banque de Pictou qui avait été une institution très utile et très précieuse dans cette région de la Nouvelle-Ecosse. Il y avait, antérieurement à la date que je viens de mentionner, différents établissements industriels très prospères un peu partout en Nouvelle-Ecosse. Dans presque chaque village ou hameau, il existait une tannerie marchant bien, employant quelques ouvriers et fabriquant du cuir qui se vendait avantageusement. Au bout de cinq ou six ans, dix ans au plus, toutes ces tanneries fermèrent leurs portes et on n'en trouve pas une seule aujourd'hui dans tout le territoire de la Nouvelle-Ecosse. Voilà quel a été l'effet de la politique nationale dans la province de la Nouvelle-Ecosse; aussi ne doit-on pas s'étonner de ce que là-bas on ne soit guère en faveur de la protection.

M. SUTHERLAND: Mon honorable collègue veut-il nous expliquer comment la politique nationale a pu toucher les tanneries?

Les peaux entrent en franchise; elles ne sont frappées d'aucun droit de douane.

M KYTE: Elle a donné naissance à un trust qui a anéanti toutes les petites tanneries. Mon honorable collègue le sait très bien, mais il tient à ce que je le dise à la Chambre.

M. SUTHERLAND: Comment pouvait-il y avoir un trust du moment que les tanneries avaient le libre-échange, en ce qui concerne les peaux?

M. KYTE: Il n'y avait pas de libre-échange, mais une protection élevée à cette époque. Comme je l'ai dit, il y a un instant, on a saigné à blanc toutes les tanneries qui n'ont jamais ressuscité.

M. SUTHERLAND: Il n'y a pas de droits sur les peaux?

M. KYTE: Non, mais les capitaux engagés dans les tanneries à cette époque furent perdus et personne n'a eu le courage depuis d'en engager d'autres dans des entreprises de ce genre, de peur de subir encore une fois l'influence destructrice de la protection.

M. SUTHERLAND: Cette situation ne provenait-elle pas de ce qu'il n'y avait pas de droits de douane?

L'hon. M. GRAHAM: Mais que dire du cuir?

M. KYTE: Il n'y a qu'un seul cuir auquel l'honorable député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) s'intéresse: c'est celui avec lequel on fait les portefeuilles.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député s'oppose-t-il à la protection qu'on propose pour le charbon dans ce budget?

M. KYTE: Si le très honorable leader de l'opposition veut patienter un peu, je lui parlerai du charbon. Cela me connaît.

L'hon. M. GRAHAM: Ils commencent à s'énerver, Georges!

M. KYTE: Ce n'en est que plus gai. Monsieur l'Orateur, il semble que l'ancien gouvernement a peu insisté sur la protection pendant qu'il est resté au pouvoir, c'est-à-dire de 1911 à 1921. A différentes époques, certains membres de ce gouvernement annoncèrent que le moment était venu d'effectuer une révision du tarif et jamais il n'a été question que cette révision devait être dans le sens d'une hausse; ce fut toujours dans le sens contraire. En 1920, alors que l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) était le ministre des Finances, le très honorable leader de l'opposition s'est exprimé ainsi au cours du débat sur le budget:

C'est pourquoi je dis que nous ne pouvons pas avoir un tarif excessif ou élevé, pour la raison d'abord, qu'il tend à exclure ce facteur si favorable à la bonne hygiène sociale, à savoir la concurrence étrangère.

Je crois que c'est l'honorable député de York-Ouest, qui, l'autre jour, parlant du budget, s'est plaint de ce que nous recevions des marchandises de l'étranger. Il a dit qu'on importait pour 700 millions de dollars de produits qui devraient être exclus. Pourtant, son chef disait en 1920: Vous ne pouvez pas avoir un tarif élevé parce que cela tend à exclure ce bon élément régulateur qu'est la concurrence étrangère!

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui demande aujourd'hui un tarif prohibitif?

M. KYTE: Le député de York-Ouest dans son discours sur le budget.

M. McMASTER: Monsieur l'Orateur, dans ce coin-ci de la Chambre, nous ne pouvons pas profiter de ces jolies réparties. Si l'honorable député voulait bien parler un peu plus haut.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je m'excuse, car si l'honorable député ne les entend pas, il ne lui restera pas grand'chose qui vaille.

M. l'ORATEUR: Je demanderai que l'on n'interrompe pas l'orateur sans son consentement.

M. KYTE: Je vais être obligé de reprendre ce paragraphe d'un bout à l'autre:

C'est pourquoi j'affirme que nous ne saurions avoir un tarif excessif ou élevé pour la raison, d'abord, qu'il tend à exclure ce facteur si favorable à la bonne hygiène sociale, à savoir la concurrence étrangère; et, deuxièmement, que nous avons au Canada un territoire de vaste étendue. Nous avons une portion du pays plus récente que l'autre, une contrée plus exclusivement vouée à l'agriculture, plus nouvelle aux manufactures et au développement industriel; et en conséquence, la protection du tarif ne lui profite pas comme elle lui profitera plus tard.

Le très honorable député tenant compte des élection qui allaient se faire tournait les yeux vers les prairies de l'Ouest. Il ajoutait:

Pour ces deux raisons, nous ne devrons toujours avoir en ce pays rien de plus qu'un tarif modéré, quelles que soient les conditions. Ce sera le but de la revision, selon les principes qu'a clairement énoncés le ministre des Finances, et auxquels nous adhérons.

Sur cette politique, je fais appel aux honorables députés qui ont un intérêt, grand ou petit, dans ce Dominion—oui, je fais appel aux citoyens, hommes et femmes, qui peu favorisés des biens de ce monde, ont pour seule préoccupation le bonheur de leur patrie.

On ne souffle pas un mot de la protection élevée, mais simplement d'un tarif modéré.

L'honorable député de York-Ouest, alors ministre des Finances, a parlé comme suit:

La politique du cabinet requiert une revision comportant des mesures propres à nous assurer d'abord des revenus dans une certaine mesure, à rétablir ensuite l'équilibre dans celles de nos industries qui légitimeraient leur existnce; à encourager, en outre, l'établissement d'industries nouvelles susceptibles au progrès économique du pays, assurant par là de l'emploi à nos ouvriers dans des conditions de plus en plus avantageuses; à exploiter aussi nos ressources naturelles au plus haut dgré, à développer tout particulièrement notre commerce avec la mère patrie, de même qu'avec ses colonies autonomes ou autres, et les dépendances de la Couronne; à empêcher que l'on exploite le consommateur par un abus du tarif.

Comme moyen de prélever un revenu, le tarif devrait être aménagé de manière à faire peser la plus grande partie du fardeau sur les épaules les plus en état de la supporter. Les articles de luxe devraient acquitter des droits de douane et d'accise très élevés.

Une véritable doctrine libéral qu'il a ensuite oubliée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oh, non.

M. KYTE: Il ajoutait:

Les denrées alimentaires et les autres choses nécessaires à la vie, ni produites ni fabriquées en Canada, ne devraient acquitter d'impôts—si toutefois elles devraient en acquitter—que dans la proportion qui serait nécessaire pour les fins du revenu.

Remarquez bien, il s'agit d'un tarif de revenu.

Celles qui sont produites en Canada ne devraient être assujetties qu'aux droits de douane qu'il serait nécessaire d'imposr dans l'intérêt général du Canada, selon que cet intérêt l'exigerait d'après une enquête minutieuse qui aurait lieu de temps à autre.

Or, le 5 juin 1919, sir Thomas White, alors ministre des Finances, promit une revision générale du tarif et une déclaration citant cette promesse a été lancée par le gouvernement le 15 décembre et citée avec approbation par le député de York-Ouest dans le discours auquel je viens de faire allusion. En outre, dans le discours placé entre les mains de Son Excellence à l'ouverture du Parlement, le 14 février 1921, on trouve le paragraphe suivant:

Mes conseillers sont d'avis que la revision du tarif de la douane s'impose. Afin de se procurer les informations les plus complètes, un comité a fait une enquête générale et a obtenu les vues de tous les gens d'affaires intéressés en cette matière, dans chaque province. Les recherches nécessaires à cette fin ont été complétées et les conclusiens adoptées dérivant de cette enquête vous seront soumises en temps opportun.

Or, monsieur l'Orateur, j'ai soigneusement cherché les modifications apportées au tarif par l'honorable député lors de la session où ce discours a été lu par Son Excellence le Gouverneur général et voici celles que j'ai trouvées.

Des modifications touchant le traité de commerce avec les Antilles et qui avait été ratifié par les deux Chambres.

Modifications dans le but de mieux mettre en vigueur les dispositions de la loi contre le dumping.

Un autre modification touchant l'estimation des marchandises importées de pays étrangers dont le numéraire s'était avili.

Après ces orgueilleuses prétentions de reviser le tarif et après les frais entraînés par la visite d'une commission du tarif dans tout le pays, l'honorable député de York-Ouest, tel un célèbre général dont parle l'histoire, a fait grimper la colline à son armée puis l'a faite redescendre. La commission du tarif de l'ancien gouvernement de 1920 rappelle la fable du chat et du grelot. Une version revisée de cette vieille fable pourrait se lire comme suit.

La race des souris actives et travaillantes avait beaucoup souffert des déprédations du chat tarif. Le chat se déplaçait mystérieusement. Il se précipitait sur elles et les dévorait. C'était injuste. Les souris décidèrent d'étudier leur situation. Elles convoquèrent une réunion du cabinet où l'on se plaignit du sort et l'on injuria le chat. Il fallait agir, mais comment? Alors une jeune souris conçut un projet et l'exposa: "Réduisons le tarif, ou en d'autres termes, mettons un grelot au chat. Le grelot sonnera et nous préviendra de son approche. Cela nous permettra de nous sauver." Toutes les souris de crier: Bravo! Mais une souris qui avait vieilli pendant des années de sieste et de repos dans les divers ministères présenta ses objections. Elle demanda simplement: "Qui ira attacher le grelot? Question fort embarrassante. La réunion se dispersa, toutes s'enfuirent et rien ne s'accomplit.

L'on fait grand état, je veux dire nos amis conservateurs font grand état des faillites survenues à la suite du budget Robb de 1924. Il en est peu question ailleurs, et la grande finance, par exemple n'attribue rien de semblable à cette modification douanière. Je connais particulièrement les affaires d'un établissement de l'est de la Nouvelle-Ecosse et il est peut-être bon que j'en dise un mot à cette Chambre. C'est une fabrique d'engrais chimiques qui bénéficiait d'un droit de 5 p. 100 jusqu'à l'année dernière. Lorsque le budget Robb fut connu, en 1924, l'administrateur général de cette fabrique vint me dire que "si ce droit de 5 p. 100 disparaissait, la fabrique devrait cesser ses opérations". "Mais" lui dis-je, "votre établissement a fermé il y a deux ans et vous ne prétendrez toujours pas que c'était la faute du budget Robb qui vient à peine d'être exposé aux communes". "Il est vrai", me répondit-il, "que nous avons cessé de fabriquer il y a deux ans, mais c'était afin d'écouler notre réserve". Je lui

demandai "comment il se faisait que l'on avait accumulé autant de produits". Il me répondit qu'il fallait "soutenir la concurrence du produit belge exporté en Canada". Je lui demaidai de m'expliquer comment il se faisait que le produit belge assujéti aux frais de transport maritime, de transbordement ici et de transport par chemin de fer pouvait se vendre meilleur marché que l'engrais fabriqué dans la Nouvelle-Ecosse. "L'explication", me dit-il, "la voici: quand nous décidâmes l'établissement de notre fabrique dans la Nouvelle-Ecosse, la British Empire Steel Co. utilisant le fourneau à foyer ouvert, nous fournissait des scories plus riches que les autres en phosphore. Quelques années après, la British Empire Steel Co. remplaça ce procédé par le Bessemer qui ne donne pas de scories de même contenance en acide phosphorique et il nous fallut importer cet élément des Etats-Unis." Je lui fis remarquer que son produit n'était peut-être pas assez riche et qu'à cause de cela, il était peut-être moins recherché, et je lui demandai "si la compagnie eût établi sa fabrique là si elle avait su que la British Empire Steel Co. changerait de procédé." "Non", me répondit-il, "car il lui eût été impossible de fabriquer avec profit. "Alors", lui dis-je, vous avez mal prévu, et vous voulez que les cultivateurs des Provinces maritimes subissent les conséquences de votre erreur en payant un droit qui vous permettra de toucher un intérêt sur votre placement". En principe, je ne suis pas opposé à un droit raisonnable quand il sert...

M. MARTELL: Je désire poser une question à mon honorable ami, à titre de renseignement et non pour le plaisir de lui couper la parole. N'a-t-on pas aboli, en même temps que le droit sur les engrais chimiques, le droit sur certains produits entrant dans leur fabrication? Il y a dans ma circonscription l'une des plus grandes fabriques d'engrais chimiquest de la Nouvelle-Ecosse. Lors des modifications douanières, les administrateurs prévoyaient toutes sortes de conséquences malheureuses qui ne se sont pas produites. Mon honorable ami a raison: le budget Robb de 1924, on ne peut le nier, favorisait le cultivateur et le consommateur.

M. KYTE: Cela est parfaitement vrai, et j'ajouterai qu'en plus de cette fabrique dans la Nouvelle-Ecosse, cette compagnie en a établi une autre à Welland, dans la province d'Ontario, il y a quelques années, laquelle, me dit-on, a reçu depuis trois semaines plus de commandes que durant toute l'année dernière, ce qui montre que si cette entreprise s'est ressentie du budget Robb c'est pour le mieux. Je disais il y a un instant que je ne m'oppose pas à un droit.

[M. Kyte.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami voudrait-il nommer l'établissement qu'il a mentionné?

M. KYTE: Je n'ai pas la moindre objection. Il est connu dans la Nouvelle-Ecosse sous le nom de Cross Fertilizer Co., et, je présume, dans la province d'Ontario également. Quelqu'un m'a déclaré qu'il avait déjà plus de commandes cette année qu'en 1924. Je disais qu'en général je ne m'oppose à un certain droit de douane.

M. SUTHERLAND: Sur le charbon.

M. KYTE: Si l'honorable député commence à sentir le froid, je vais le réchauffer dans un instant. Lorsque mon honorable ami d'Oxford-Sud m'a interrompu, j'allais dire que je suis en faveur d'un tarif modéré; que je crois au libre-échange comme en une théorie magnifique et pittoresque dont je n'entrevois la réalisation qu'à l'âge d'or. J'ai déclaré il y a un instant que nos amis de la gauche ne perdent pas une occasion de laisser entendre que tout malaise commercial, ou les temps difficiles comme on dit, est entièrement dû au tarif. J'ai ici le rapport qu'a publié la banque Royale du Canada le 8 janvier 1925 et dont je tire le passage suivant:

> Bien que l'année 1924 fût en général une année assez médiocre au point de vue commercial au Canada, on ne peut dire qu'elle constitue une période absolument satisfaisante au point de vue des affaires; cependant, on a jeté au cours des derniers douze mois la base de ce qui pourrait amener l'amélioration réelle et complète du commerce canadien. L'amélioration dont on veut parler s'est produite sur le marché du blé. C'est à cette denrée qu'il faut attribuer la stagnation des affaires au Canada depuis quelques années.

Nos amis de l'opposition prétendent que la stagnation des affaires est due au tarif Robb, mais la banque Royale dit qu'elle est due au prix du blé. On dit de plus:

> La plupart de nos autres industries naturelles importantes ne se sont pas trouvées dans une situation précaire. Bien que la demande pour le bois ait fléchi en 1924, on ne peut cependant pas dire que le commerce du bois s'est trouvé dans une situation difficile.

Je me demande, monsieur l'Orateur, quelle autorité le peuple du Canada acceptera de préférence; le témoignage d'une grande institution financière comme la banque Royale du Canada qui dit que la stagnation était due entièrement au prix du blé, ou celui de nos honorables amis de l'opposition qui ne sont pas au pouvoir et désirent y arriver.

M. HARRIS: Donnez une chance au peuple.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député me permettra-t-il une question?

M. KYTE: Avec plaisir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Aucun passage de ce que mon honorable ami a lu ne disait cela.

M. KYTE: Disait quoi?

Le très hon. M. MEIGHEN: Que la stagnation était due entièrement au prix du blé Que l'honorable député lise tout le rapport.

M. KYTE: Je vais lire le passage de nouveau.

C'est à cette denrée qu'il faut attribuer la stagnation des affaires au Canada depuis nombre d'années.

Qu'est-ce que mon honorable ami a à dire contre cela?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je prétends que le rapport de la banque Royale ne dit pas que la stagnation des affaires au Canada est entièrement due au prix du blé, c'est le contraire que l'on prétend.

M. JACOBS: L'honorable député a lu le rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai lu le rapport et je sais ce qu'on y dit.

M. KYTE: Mon honorable ami retourne à son vieux jeu, mais j'y suis habitué. Si nous consultons des journaux financiers, si nous interviewons des hommes importants du monde de la finance, nous avons la même impression; la situation s'améliore, le crédit est plus facile, la prospérité sourit au Canada—cette prospérité qui a disparu alors que le très honorable député et ses amis étaient au pouvoir. La proclamation de mon très honorable ami en faveur de la protection est très courageuse si on considère que la protection outrée n'a jamais remporté encore une victoire au Canada. En 1878, sir John Macdonald eut la prudence de déclarer que sa politique n'était pas d'augmenter, mais de remanier le tarif. Il fit cette déclaration à la Chambre des communes et il la répéta au cours des élections de 1878. En 1882, on avait si peu confiance dans la valeur de la politique nationale comme cheval de bataille que l'on eut recours à un remaniement de la carte électorale du Canada, et cela contribua plus que tout autre chose au succès de ce parti dans cette élection. En 1887, on raviva la politique nationale; mais cette politique n'amenait que peu de votes; on recourut alors à la loi concernant les réviseurs de 1885, laquelle confiait la révision des listes électorales aux avocats, leurs propres amis politiques. On obtint ainsi un avantage extraordinaire sur l'opposition dans tout le Dominion. Aux élections de 1891, il ne fut pas question de protection. Il s'agissait de savoir si on devait recourir à la réciprocité ou union commerciale, que l'on appuya du déploiement de drapeaux et de la devise: "Sujet britannique je suis né, sujet britannique je mourrai". Il ne fut pas beaucoup question de protection alors, et en dépit du fait que les majorités obtenues par les conservateurs aux élections générales de 1878 et de 1886 furent considérablement réduites à chaque élection, en 1891 on avait encore une majorité de 20, mais en 1896, les libéraux arrivaient au pouvoir. Conséquemment, je dis que mon honorable ami fait preuve de courage lorsqu'il espère qu'une politique de protection va réussir au Canada aujourd'hui, lorsqu'une telle politique n'a jamais gagné une élection dans le passé. Nos honorables amis s'opposèrent à la réciprocité, seule planche de salut pour l'Est et pour l'Ouest du Canada. Ils déclarèrent qu'il était déloyal d'expédier nos marchandises du nord au sud au lieu de l'ouest à l'est. Il nous faut expédier nos marchandises en Angleterre par les ports canadiens! Nous ne devons pas vendre aux Yankees! Mais qu'ont-ils fait eux-mêmes? Il n'y avait pas longtemps qu'ils étaient au pouvoir lorsque, par décrets en conseil, ils ont peu à peu mis en vigueur les principales dispositions du pacte de réciprocité. Le 16 avril 1917, par décret en conseil, ils ont placé le blé, la farine et la semoule sur la liste des articles admis en franchise.

M. SPENCE: Cela se passait en temps de guerre.

M. KYTE: Oui, et ces articles demeurèrent sur cette liste jusqu'à ce que le parti républicain eut balayé la réciprocité de leur côté, et alors elles disparurent.

Le blé, la farine, les pommes de terre importés d'un pays n'imposant pas de droit de douane sur les articles similaires produits ou fabriqués en Canada, furent exemptés de droits par une loi du Parlement le 6 juin 1919. Les conservateurs désiraient beaucoup que nous n'expédions pas nos produits aux Etats-Unis en 1911; mais en 1917, en 1918 et en 1919, à l'approche des élections, en surveillant le fermier de l'Ouest et le mouvement progressiste dans l'Ouest, ils pensèrent qu'après tout, il ne serait pas mauvais de faire quelque chose pour eux du côté de la réciprocité.

J'en arrive à la question des droits sur le charbon, et il pourrait être bon, en commençant, de donner ici un petit sommaire de l'histoire des droits sur le charbon en notre pays. En 1879, on adopta une loi imposant un droit de 50c. par tonne sur le charbon de toutes sortes, sans égard au prix ni à la qualité. Un an plus tard, le droit sur la houille grasse fut porté à 60c. par tonne. En 1887, on dégreva le charbon anthracite et le droit sur la houille grasse demeura comme auparavant à 60c. par

tonne. En 1894, le tarif douanier fut remanié et il contint les articles suivants:

Charbon; houille grasse, 60c. par tonne; poussière de charbon, n.d., 20 p. 100 *ad valorem*; charbon, anthracite et poussière d'anthracite, en franchise.

En 1897, le tarif fut revisé et les articles concernant le charbon étaient comme suit:

Charbon, houille grasse, pouvant passer à travers un tamis aux mailles d'un demi-pouce de largeur, 20 p. 100 *ad valorem*, mais pas plus de 13c. par tonne; charbon, houille grasse, en morceaux et tout-venant et charbon n.d., 53c. par tonne; charbon, anthracite et poussière d'anthracite, en franchise.

Durant la session de 1906-07, le tarif fut revisé de nouveau, établissant les taux suivants:

Charbon, anthracite et poussière d'anthracite et coke, en franchise; charbon, houille grasse, pouvant passer à travers un tamis aux mailles d'une largeur de trois quarts de pouce, 10c., tarif de préférence, 12c., intermédiaire et 14c., général; charbon, houille grasse, en morceaux et tout-venant et charbon n.d., 35c., tarif de préférence, 45c., intermédiaire, 53c., général.

En 1923, on inséra le lignite dans l'article 586 et on le rendit libre de droits de douane. Telle est l'histoire des changements apportés au tarif sur le charbon jusqu'aujourd'hui. Les honorables députés remarqueront que les droits sur le charbon menu ont été fixés à 14c. par tonne, alors que le droit sur le charbon en morceaux a été réduit de 60 à 53c. par tonne.

Les droits sont demeurés ainsi jusqu'à l'heure actuelle. Comme député, j'ai accompagné, en décembre dernier, une délégation de la Nouvelle-Ecosse qui est venue demander au Gouvernement d'augmenter le droit sur le charbon menu. J'ai été assailli par les deux côtés sur cette question, et même mon brave et savant ami l'honorable député de Kingston (M. Ross) a lancé la pierre contre ma personne amaigrie durant le débat sur l'adresse. Je n'ai pas d'excuse à faire quant à mon attitude sur cette question. Quand le droit sur le charbon en morceaux fut fixé à 53c., et celui sur le charbon menu à 14c. par tonne, il n'y avait pas de demande pour le charbon menu. C'était un produit considéré comme déchet par les propriétaires de mines. Depuis quelques années, à cause de changements survenus dans la façon d'employer le charbon, dans la fabrication des chaudières, et des grillages, il arrive parfois que le charbon menu soit employé plus que le tout-venant. En conséquence, est-on justifié de maintenir un droit de 53c. par tonne sur le charbon en morceaux et d'avoir un droit de 14c. par tonne sur un autre genre de charbon de même utilité pour les besoins de l'industrie? C'est comme si, en fait de tarif sur les chaussures, vous aviez un droit de 25 p. 100 sur les bottines et un droit de 5 p. 100 sur les souliers. Tous les honorables députés comprennent combien la chose serait absurde, mais cela ne serait pas plus absurde que l'idée de maintenir des droits différents sur ces deux sortes de charbon. Je désire faire aussi remarquer à la Chambre que le charbon menu ne sert pas à l'usage domestique. Il ne sert que dans l'industrie. Les modifications actuellement apportées au tarif réduisent le droit sur le charbon en morceaux servant à la maison et en même temps elles augmentent le droit sur le charbon menu dont on se sert dans l'industrie.

[M. Kyte.]

Quand l'honorable député de Brome (M. McMaster) a parlé sur le budget, il a dit la confiance qu'il a dans une politique de libre-échange, mais il a ajouté qu'il consentirait à chambarder sa politique économique si par là il pouvait faire cesser la misère et le chômage dans les régions houillères de la Nouvelle-Ecosse. Voilà qui est très bien de la part de cet honorable député, car je sais combien il chérit la théorie libre-échangiste qu'il n'a cessé de prôner en cette Chambre. Mais je lui assure que le relèvement du droit d'entrée sur la houille menue, de 14 à 50c. accomplira exactement ce qui, à son avis, devrait être fait dans l'intérêt des houilleurs de la Nouvelle-Ecosse. Il aura pour résultat de faire vendre aux propriétaires de mines de la Nouvelle-Ecosse un supplément de 500,000 tonnes de houille et il assurera aux mineurs de la province d'autant plus de travail.

Je désire attirer l'attention sur un autre point. Dans le passé, les mineurs recevaient le même salaire pour l'extraction d'une tonne de houille menue que d'une tonne de gros charbon, et il en coûte autant pour extraire la houille menue que celle de l'autre catégorie. S'il faut transporter la tonne de houille menue par voie ferrée, le prix de transport est le même que pour une tonne de charbon intact. Si l'on impose ce droit d'entrée et si les houillères de la Nouvelle-Ecosse trouvent des débouchés pour 500,000 tonnes additionnelles, le résultat sera, tout probablement, que le consommateur domestique paiera un prix moindre pour le gros charbon. Jusqu'à présent le coût d'extraction de la houille menue, qui ne trouve pas d'acheteurs, est imputée sur le compte du gros charbon, de sorte que les gains réalisés par suite de la vente de cette dernière catégorie de houille sont beaucoup moindres que ce qu'ils seraient si la houille menue se vendait au prix que, espère-t-on, elle atteindra.

Avant de laisser ce sujet, je veux dire un mot au sujet du montant réel de droits *ad valorem* que représente cette augmentation de 14c. à 50c. du droit d'entrée placé sur la houille menue. La valeur moyenne sur laquelle serait calculé le droit d'entrée, de la

houille menue importée au Canada durant l'année 1923 était de $3.63 la tonne; un droit d'entrée de 50c. la tonne sur cette houille, en cette année, aurait représenté un droit *ad valorem* de 13.77 p. 100. Quand le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) parlait sur le budget il y a deux semaines, l'honorable représentant de Springfield (M. Hoey) l'interrompit pour dire que le droit projeté équivaut à un droit de 50 p. 100 sur la houille menue. L'honorable député pensait évidemment au prix de vente du charbon à la mine, lequel est d'environ $1 la tonne, et à ce point de vue sa déclaration serait exacte. Mais ce n'est pas le prix sur lequel on calcule le droit d'entrée; on le calcule sur la valeur moyenne de la houille menue consommée aux Etats-Unis. Et en 1923 cette valeur était, comme je l'ai dit, de $3.63 la tonne, de sorte qu'un droit de 50c. la tonne aurait représenté un droit *ad valorem* de 13.77 p. 100.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député veut-il dire à la Chambre où il a puisé ces statistiques; les chiffres que j'ai donnent un résultat différent quant au coût de la houille menue aux Etats-Unis?

M. KYTE: Je les ai obtenues du ministère du Commerce et j'ai fait le calcul moi-même.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député consentirait peut-être à les consigner au hansard.

M. KYTE: Je les consigne au hansard, actuellement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député ne cite que le résultat de ses calculs.

M. KYTE: C'est tout ce que j'ai; je n'ai pas l'intention de traîner à ma suite tout le personnel du service de la statistique du ministère du Commerce. J'ai obtenu les chiffres et fait mes propres calculs et c'est, je suppose, ce que ferait mon honorable collègue lui-même.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami nous dira peut-être sur quelle base il a établi ses calculs; c'est tout ce qu'il nous faut.

M. KYTE: Je cite les chiffres que j'ai calculés et si mon honorable ami veut les discuter, il est libre de le faire. Durant l'année 1924 la valeur moyenne, d'après laquelle serait calculé le droit d'entrée, était de $2.34, et un droit de 50c. la tonne aurait représenté un droit de 21.36 p. 100. Mais, en même temps, l'on ne doit pas oublier que, pendant les mêmes années, si le droit d'entrée imposé à la houille tout-venant avait été seulement de 50c. la tonne, le droit *ad valorem* correspondant aurait été de 12.75 p. 100 et de 16.77 p. 100, respectivement. Les raisons invoquées en faveur de la modification du droit imposé à la houille menue tendent à démontrer que cette houille prend maintenant, pour ainsi dire, la place du tout-venant dans plusieurs cas, et, pour ce motif, elle ne devrait pas être admise à un droit d'entrée moindre, que ce soit un droit spécifique ou *ad valorem*, que le tout-venant. A ce point de vue l'effet protecteur d'un droit de 50c. serait à peu près le même qu'un droit *ad valorem* de 12 à 15 p. 100. Un autre point qu'on ne doit pas oublier est qu'il en coûte tout autant pour extraire, et transporter jusqu'à l'acheteur, la houille menue que celle de l'autre catégorie. Le mineur de la Nouvelle-Ecosse touche exactement le même montant, qu'il produise de la houille menue ou du charbon mélangé. En certains endroits, ce n'est pas le cas et le mineur ne reçoit rien pour la houille menue qu'il produit. Pour la protection du mineur canadien le relèvement du droit placé sur la houille menue s'impose.

Dans un excellent discours sur le budget, l'autre soir, l'honorable représentant de Brome (M. McMaster) demanda s'il ne serait pas préférable, pour les exploitants de houillères de la Nouvelle-Ecosse, qu'on établisse un régime de réciprocité, en ce qui concerne le charbon, avec les Etats-Unis et de chercher à écouler notre houille dans les états de la Nouvelle-Angleterre. Naturellement, pour avoir la réciprocité avec les Etats-Unis pour le charbon nous aurons à faire disparaître le droit prélevé sur le charbon américain. Je pourrais donner quelques raisons pour lesquelles l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse ne pourrait vendre son produit en Nouvelle-Angleterre au temps actuel. Au cours des dernières années tout le commerce de charbon de Boston et de la Nouvelle-Angleterre a été révolutionné par de nouveaux procédés d'exploitation des mines et des moyens de transport. Ce n'est plus comme c'était autrefois et de plus en plus les houillères de la Nouvelle-Ecosse perdent la chance de trouver là un débouché. Un peu partout l'exploitation est plus considérable, mais elle est surtout remarquable dans la Virginie occidentale, dont les produits des mines atteignent la mer à distance égale de Boston ou de Louisbourg. Grâce à la construction et à l'aménagement, de nouveaux réseaux, à de nouveaux services de navigation, et à des procédés nouveaux de chargement et de déchargement, ainsi qu'à un plus grand perfectionnement des moyens de transport les mines de la Virginie occidentale ont conquis une position très avantageuse sur le marché de la Nouvelle-Angleterre. On con-

tinue à perfectionner de plus en plus l'exploitation et on verra baisser les coûts de la production et du transport. La consolidation des chemins de fer de la Nouvelle-Angleterre aura aussi son influence. Tout le transport énorme de 5,000,000 de tonnes de charbon se fait par des voies américaines, et pour ce qui est de l'approvisionnement de charbon par chemin de fer il ne peut être qu'en faveur du produit américain. On ne pourrait compter sur une entente réciprocitaire permanente; parce que cela dépend du congrès et il peut se produire des changements avec chaque président. Sans cette permanence assurée on ne saurait entreprendre de pourvoir nos mines de tout ce qu'il faut pour la manutention du charbon et qui pourrait permettre à la Nouvelle-Ecosse de s'implanter sur le marché de la Nouvelle-Angleterre. Il faudrait des capitaux considérables pour construire des quais, des postes de déchargements, de nouvelles lignes de chemins de fer; ce serait une imprudence sous un régime qui peut prendre fin, même si on avait d'autres raisons de le faire. Il faut bien s'attendre que les concurrents américains vont s'unir aux chemins de fer et à d'autres pour conserver leur propre marché; une telle alliance aura plus d'effet maintenant qu'en aucun temps de l'histoire du commerce. Se contenter de faire disparaître le droit—ne nous mettrait pas sur un pied d'égalité avec les Etats-Unis. Notre produit aurait à soutenir la concurrence sur un marché étranger, et nous aurions contre nous tous ceux qui se laissent inspirer par des motifs de patriotisme, d'ordre local ou intéressés. Le coût d'exploitation aux Etats-Unis est beaucoup moindre qu'en Nouvelle-Ecosse; on vit mieux en Nouvelle-Ecosse et nos mineurs sont plus en sûreté et ont plus de confort que ceux des Etats-Unis. Les lois de le Nouvelle-Ecosse régissant les houillères sont les mieux faites du monde entier et il en coûte bien plus aux compagnies de la province pour exploiter leurs mines à cause de cela qu'il n'en coûte aux Américains. Telles sont les raisons qui nous empêchent actuellement de faire pénétrer notre produit sur le marché de la Nouvelle-Angleterre. Comme je le faisais remarquer il y a un instant, toute entente réciprocitaire ne pourrait être que temporaire parce qu'elle peut être abrogée à chaque élection présidentielle. Et pour que les compagnies houillères prissent tous les moyens d'assurer la manutention du charbon en Nouvelle-Angleterre dans les meilleures conditions il leur faudra faire des dépenses considérables, qui se traduiraient par une perte le jour où l'on mettait fin à la réciprocité.

Monsieur l'Orateur, je n'ai pas le désir d'en dire plus long sur ce sujet. Je veux seulement faire remarquer qu'un tarif élevé ne

convient pas à la Nouvelle-Ecosse. A la vérité on s'élève dans toute la province contre un tel tarif. Au temps de sir John Macdonald, sa politique et celle que les conservateurs préconisèrent dans tout le pays se résumait en ces lettre magiques "N.P."; elles ont été le symbole, les armureries et la devise des prédécesseurs des honorables députés de l'opposition. Mais, aujourd'hui, dans une importante province, au moins, "N.P." signifie "No party". Là-bas, en Nouvelle-Ecosse, où une élection provinciale est imminente, les conservateurs ne veulent plus rien avoir à faire avec le très honorable chef de l'opposition; ils se sont séparés de lui; ils ont jeté par-dessus bord la politique traditionnelle du parti conservateur et l'ont abandonnée au courant qui l'emporte comme un inutile et dangereux fardage; et ils font un effort pour atteindre le port tranquille et commode du pouvoir au cri de "No party for ever".

Ayant dit ce que j'avais à dire au sujet du tarif, dans le temps à ma disposition, je voudrais traiter d'une autre question avant de reprendre mon siège. Il y a quelques jours, en parlant sur le budget, l'honorable député de Fort-William s'est permis de faire un reproche à l'honorable député de Last Mountain au sujet de sa nomination de commissaire à l'exposition de Wembley. L'honorable député a dénoncé comme "une honte" cette dépense. Il prétendit que son collègue de Last Mountain avait tiré profit du vote et que sans doute il avait tout machiné l'affaire.

Je tiens à affirmer que l'honorable député de Fort-William a été absolument injuste; son insinuation n'est pas le moins du monde justifiée. De fait, j'ai été le premier parmi les whips de partis à être informé du projet ministériel d'envoyer une délégation à Wembley. J'en ai eu connaissance trois semaines avant de communiquer le renseignement, et quand je l'ai transmis à l'honorable député de Last Mountain, le whip progressiste, je l'ai communiqué en même temps à l'honorable député de Simcoe-Sud (M. Boys), le whip conservateur. L'honorable député de Last Mountain, ainsi que tout le monde le sait, naturellement, n'a eu absolument rien à voir à la "machination" du vote, et cette assertion ne prouve qu'une chose, c'est-à-dire que l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River a tenu ces propos sans réflexion. Quant au fait que l'honorable député de Last Mountain aurait été influencé par sa nomination au poste de commissaire à l'exposition de Wembley, si un honorable député déserte le parti politique auquel il a appartenu toute sa vie quand ce parti est dans l'opposition et adhère au parti au pouvoir, il est tout à fait légitime de s'enquérir des motifs possibles de cette volte-

face. Mais tel n'est pas le cas de l'honorable député de Last Mountain, s'il en est ainsi des autres. Il a été choisi et élu en 1917 comme partisan du gouvernement unioniste et il a loyalement appuyé ce gouvernement jusqu'à la fin de la guerre. Ensuite, qu'a-t-il fait? Il a renoncé au népotisme et aux faveurs ministérielles du gouvernement unioniste pour prendre son siège avec l'opposition et n'en a pas bougé. En 1921, il a été nommé candidat et élu comme membre d'un groupe politique fort considérable et influent de l'Ouest canadien, et il est resté indépendant envers le gouvernement, étant à cet égard dans la même position que son chef et tous les députés progressistes. Je le répète, rien ne justifie l'insinuation que l'honorable député de Last Mountain a été influencé par sa nomination. Mais l'honorable député de Fort-William, portant la parole dans le débat sur le discours du trône, a tenu le même langage, il a déclaré: "Selon moi, c'est là le plus honteux emploi des deniers publics dont il soit fait mention dans nos annales." Il est manifeste que l'honorable député pose la question devant le pays. Eh bien, monsieur l'Orateur, l'honorable député connaît mieux que personne le genre de question à sa taille. Dans les années écoulées, j'ai connu plusieurs députés bien intentionnés et fort respectés de cette Chambre, aujourd'hui disparus, qui, pour quelque raison ne pouvaient jamais s'élever à de plus hautes considérations que le nombre de saucoupes brisées et remplacées à Rideau Hall. Nous paraissons destinés à avoir toujours au milieu de nous des politiciens de cette catégorie. L'honorable député de Fort-William fait une question importante de ce déboursé, ce sera le grand cheval de bataille du parti conservateur aux prochaines élections. Voilà qui nous change des questions discutées depuis quelques années relativement au gaspillage des deniers publics. N'est-ce pas étonnant que bien que nous en soyons à la quatrième session de ce parlement, nos amis d'en face, y compris l'honorable député de Fort-William, malgré leur conviction que cette session est la dernière et qu'il y aura des élections, n'ont jamais demandé une seule fois au comité des comptes publics de s'enquérir de quelque déboursé fait par ce Gouvernement? Pareille chose s'est-elle jamais produite? Jamais. Juste après qu'un nouveau gouvernement fût bien installé au pouvoir, quand la Chambre reçut le premier rapport de l'auditeur général montrant l'état des dépenses, le comité des comptes publics se réunit, les députés de l'opposition demandèrent des documents, on les présenta au comité, et de jour en jour on poursuivit l'enquête dans le but et l'espoir de prouver quelque irrégularité dans les déboursés faits par le Gouvernement. Nos amis d'en face ont renoncé à cette manière d'agir en leur qualité d'oppositionnistes. Et ils ont eu raison de le faire, parce qu'ils savent fort bien qu'aucune irrégularité n'a entaché les dépenses du Gouvernement. Les choses étant ainsi, ils font état de ce déboursé de $4,200 aux commissaires à l'exposition de Wembley, comme du grand scandale de l'administration! En d'autres termes, l'honorable député de Fort-William trouve à redire à ce que les trois whips, députés en ce Parlement, aient bénéficié, suivant son expression, d'un voyage gratuit en Angleterre. Est-ce la première fois que des députés au parlement aient joui d'un voyage gratuit outre-mer? Mais, de 1912 à 1921, ministres et députés ministériels ont traversé et retraversé l'océan aux dépens du public, avec la rapidité continue de la navette sur le métier. On ne saurait critiquer ce déboursé qu'en s'appuyant sur deux points: d'abord, la dépense a été hors de proportion avec la valeur des services rendus; en second lieu, la nomination de députés chargés de remplir une mission de ce genre est un fait sans précédent dans notre histoire politique. Examinons ces deux points.

En 1911, du temps de sir Wilfrid Laurier, il fut décider d'envoyer une délégation parlementaire en Angleterre. Cette délégation comprenait dix-huit membres, dont cinq députés conservateurs et, je crois, deux sénateurs du même parti; le reste était composé de députés et de sénateurs libéraux. Le gouvernement anglais n'avait pas demandé l'envoi de cette délégation, comme le premier ministre actuel en a été prié l'année dernière pour l'exposition de Wembley. En 1911, un comité de la Chambre des communes anglaise avait simplement exprimé le désir que le Canada déléguât une mission en Angleterre. Les deux chefs politiques s'accordèrent pour approuver le projet. Un crédit fut voté à cet effet par la Chambre. Comme sir Wilfrid Laurier, sir Frederick Borden et M. Brodeur, ministre de la Marine et des Pêcheries, avaient été invités à la conférence impériale, ils firent aussi partie de la délégation et reçurent $2,000 pour leurs dépenses. Sans doute, la valeur de la piastre en 1911 était bien supérieure à celle qu'elle avait en 1924. Les $1,000 votés à chaque délégué en 1911 pour ses dépenses valaient relativement plus que les $1,400 accordés aux délégués à l'exposition de Wembley.

Venons-en à une époque plus récente. A différentes reprises, les gouvernements conservateurs ont envoyé des missions en Europe. J'ai la liste de ces excursions et le prix qu'elles ont coûté au Trésor. En 1920-1921, le dé-

puté de Wellington-Sud (M. Guthrie) a fait un voyage en Angleterre qui a coûté à l'Etat $9,400. Comparez avec l'année dernière. Le Gouvernement a délégué à l'exposition de Wembley trois commissaires à qui il a fait donner la modeste somme de $1,400 à chacun. Le député de Wellington, pour son voyage en Angleterre en 1920-1921, se fait payer par l'Etat $9,000. Que pense l'honorable député de Fort-William (l'hon. M. Manion) du prix qu'a coûté le voyage de son ex-collègue dans le cabinet précédent?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'orateur veut-il nous dire l'objet de la mission du député de Wellington, combien de temps elle dura et quel personnel il avait avec lui?

M. KYTE: Je ne pense pas que personne le sache.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur l'Orateur...

M. KYTE: Peu m'importe. On ne me fera pas croire que ce ministre a pu légitimement dépenser $9,400.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La mauvaise volonté actuelle de notre collègue ne change pas la réalité des faits. L'objet de la mission est bien connu.

M. KYTE: En supposant qu'il ait été chargé d'une mission officielle, je pourrais dire que sir Wilfrid Laurier était lui aussi en mission officielle en 1911—il allait à la conférence impériale—et son séjour coûta au pays $2,000 seulement. Même en concédant une plus grande valeur à l'argent en 1911, en doublant la somme, on arrive à $4,000 et la dépense de l'honorable député de Wellington-Sud dépasse encore celle de sir Wilfrid Laurier de $5,400.

Si l'honorable député de Wellington-Sud apparaît comme le plus prodigue, il a eu des collègues qui ne l'éloignent pas beaucoup. L'honorable M. Blondin, aujourd'hui sénateur, alla à la convention postale tenue à Madrid en 1920. Je ferai remarquer que ce n'est pas l'habitude pour un ministre des Postes d'assister à ces conventions; il y délègue plutôt un de ses fonctionnaires. Une convention postale a eu lieu à Stockholm l'année dernière, mais notre ministre des Postes actuel n'y a pas été lui-même; il a chargé de ce soin des membres de son personnel.

En 1920 M. Blondin se fit accompagner de M. Siméon Lelièvre, non comme secrétaire, mais comme attaché spécial, et d'un autre fonctionnaire. La mission demeura à Madrid cinq semaines et coûta au Trésor la somme de $9,319.09, dont M. Blondin eut pour sa part $5,800. Je viens de rappeler la convention qui eut lieu à Berne l'année dernière. Le directeur général des Postes n'y est pas allé lui-même, mais il s'est fait représenter par quatre membres de son personnel. Ces messieurs restèrent là-bas trois mois et demi et leurs dépenses furent de $10,092, à peu près la somme que dépensèrent M. Blondin et ses deux aides pendant cinq semaines.

J'ai la liste des autres hommes publics qui ont fait le voyage en Angleterre aux frais du pays, mais je m'abstiens de la citer.

Quelques VOIX: Citez-là.

M. KYTE: Non; je m'abstiendrai de le faire. Mes honorables amis ont peut-être eu des raisons pour faire ces dépenses. Je désire toutefois appeler l'attention de la Chambre sur un autre compte que je relève ici concernant l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie). Il est allé en Angleterre en 1920 et il a dépensé $9,400; il est resté au pays au cours de l'exercice 1921, mais il a retiré quand même du trésor une somme de $4,000 en sus de ses émoluments.

J'ai discuté toute l'affaire au point de vue des comparaisons. La dépense de $4,200 pour le voyage en Angleterre, aller et retour, de trois députés soutient fort bien la comparaison avec la somme de $9,400 qu'a déboursé l'honorable député de Wellington-Sud ou la somme de $5,800 qu'a coûtée le voyage du sénateur Blondin. J'ai donc établi le bien-fondé de ma cause sur le terrain des comparaisons, mais j'ai encore une autre raison à faire valoir et j'invoque l'appui des précédents. Ce n'est pas la première fois qu'un Gouvernement a délégué des membres de la Chambre des communes pour le représenter à titre de Commissaires à une exposition. L'honorable député de Fort-William (M. Manion) a peut-être cru qu'il n'y a pas de précédent et voilà pourquoi il est d'avis que ces frais sont abusifs. Il n'y a pas le moindre doute que s'il eût su ce qu'il saura lorsque je reprendrai mon siège, il n'eût jamais porté les accusations que l'on sait. En 1893, une exposition universelle fut tenue dans la ville de Chicago. Or, le gouvernement de l'époque, au cours de la session de 1893, soumet au Parlement le projet de nommer deux commissaires honoraires dont l'un pour la Chambre des communes et l'autre pour le Sénat afin de représenter le Gouvernement, en sus du personnel qui était déjà sur les lieux. La question surgit aussitôt, savoir quel serait le montant raisonnable à accorder à ces commissaires? Et sir Richard Cartwright, ce vigoureux champion de l'économie dans les dépenses publiques, s'empressa d'affirmer: "En pareille occurrence, nous ne lésinerons pas du moment que les frais seront raisonnables". Quelle différence entre l'attitude de sir Richard et celle de mes honorables amis de l'opposi-

tion officielle qui n'ont guère la réputation pourtant d'être économes des deniers publics. Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, la Chambre des communes choisit son représentant. C'était M. George R. R. Cockburn, le député de l'une des divisions de la ville de Toronto; il fut nommé commissaire honoraire.

M. ARCHAMBAULT: Etait-il un ami du gouvernement de l'époque?

M. KYTE: Oui. Je n'ai pu trouver le nom du sénateur qui fut choisi pour cette mission. C'était un représentant du parti conservateur, mais je n'ai pas eu le temps de m'enquérir ni sur son dossier ni sur ses dépenses. On inclinerait à croire que les dépenses de voyage d'un député qui se rend de Toronto à Chicago sont assez minces, surtout lorsqu'il détient un permis de circulation gratuite sur les trains jusqu'à la frontière; il faut également tenir compte que le coût de l'existence en 1893 était loin d'être aussi élevé qu'à l'époque actuelle. Vu ces circonstances, on serait porté à croire que l'envoi d'un commissaire à Chicago n'a dû coûter qu'une somme insignifiante au pays. Or, à combien se sont élevés ces frais? Le voyage de M. Cockburn à l'exposition de Chicago a coûté $4,425 au trésor public. Cependant les trois commissaires parlementaires à l'exposition de Wembley, l'honorable député de Last Mountain (M. Johnston), le représentant de Beauharnois (M. Papineau) et votre humble serviteur n'ont reçu que $1,400 chacun pour faire le voyage d'Angleterre, aller et retour, et acquitter tous les frais d'un séjour de cinq semaines là-bas.

Feu M. Cockburn se rendit simplement à Chicago; ses frais de transport étaient insignifiants, ils ont dû être inférieurs à $100; le coût de la vie à cette époque était bien moins élevé qu'à l'heure actuelle et cependant il a dépensé $4,425. Et voyons donc un peu de quelle façon M. Cockburn a fait ses comptes. J'ai sous la main un état détaillé de ses dépenses. Si vous avec des larmes à verser, préparez-vous.

D'abord, il y a une somme de $1,104 pour laquelle il n'y a pas de pièces justificatives. Il se contente d'inclure le montant en bloc. Viennent ensuite les pièces justificatives:

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Cadillac Hotel,
Détroit, Mich., 11 septembre 1893.

1½ jour à $11	$16 50
Buvette	2 25
Ecurie de louage	3 00
Voitures	2 70
Cirage de chaussures	20
	$24 65

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginian Hotel, Chicago.
2 novembre 1893.

Payé en espèces à mon cocher	50
Journaux	10
	60

Apparemment, il ne lisait pas les journaux quand il était à Toronto.

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginian Hotel, Chicago.
2 novembre 1893.

Pension, 4½ jours	$72 00
Repas supplémentaires, vins et liqueurs	2 90
Blanchissage	3 75
Ecurie de louage	75
	$79 40

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
28 octobre 1893.

Télégramme	$ 1 62
Cirage de chaussures	60
Quittance	0 30
	$ 2 52

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
28 octobre 1893.

Pension d'une semaine	$112 00
Repas, vins et liqueurs supplémentaires (y compris $5.80 pour repas pour le pavillon)	33 20
Blanchissage	5 91
Voitures	13 00
	$164 11

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
21 octobre 1893.

Cirage de chaussures	$ 0 50
Voiture	2 00
Remèdes, 50 cents et 50 cents; télégrammes, 55 cents	1 55
	$ 4 05
Remèdes	1 00
	$ 3 05

Si mon sollègue de Fort-William (M. Manion) était à ma place, je suppose, avec l'humour qui le caractérise, qu'il suggérerait que ces remèdes furent requis le lendemain matin.

Je continue:

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
21 octobre 1893.

Pension du 14 au 21, sept jours à $16	112 00
Repas, vins et liqueurs supplémentaires	5 80
Blanchissage	5 50
Voitures	16 50
	$139 80

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago. 14 octobre 1893.

Messagerie, 25c., remèdes, 40c. et 35c.. ..	$1 00
Voiture, 50c., et 75c., 50c. et $1.50..	3 25
Commande de saumon, 75c., messager, 25c.	1 00
Théâtre, $9.75; cirage de chaussures, 50c.. ..	10 25
Télégramme, 40c., quittance, Fields, $1.20..	1 60
	$17 10
	10 50
	$ 6 60

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
14 octobre 1893.

Pension du 30 sept. au 14 octobre, 2 semaines.	$224 00
Repas, vins et liqueurs supplémentaire.. ..	61 10
Blanchissage y compris emprunt et blanchissage de lingerie de table..	18 10
Voiture..	25 50
Publications..	0 23
	$228 93

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
30 septembre 1893.

Commandes de poulets, etc., pour le Pavillon	$ 5 75
Cirage de chaussures	1 00
Télégramme, 86c. et 50c..	1 36
Quittance, Fields..	0 75
Messager..	0 50
Voiture..	1 25
	$10 61

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
30 septembre 1893.

Pension du 23 au 30 septembre, 1 semaine.. ..	$112 00
Repas, vins et liqueurs supplémentaires.. ..	14 50
Blanchissage..	0 67
Voiture..	6 25
	$113 42

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
23 septembre 1893.

Cirage de chaussures..	$1 00
Messagerie..	0 25
Quittance..	0 50
	$1 75

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
16 septembre 1893.

Quittance, $4.90 et 40c.	$ 5 30
Remboursement..	5 00
Cirage de chaussures	1 00
	$11 30
Remboursé..	5 00
	$ 6 30

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago. 23 septembre 1893.

Pension du 16 au 23 septembre, 1 semaine.. ..	$112 00
Repas, vin et liqueurs supplémentaires.. ..	23 00
Blanchissage...	6 70
Voitures..	11 25
	$152 95

[M. Kyte.]

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
9 septembre 1893.

Pension du 2 au 9, une semaine à $16..	$112 00
Surplus, vins, repas et liqueurs..	17 00
Blanchissage..	1 30
Voitures..	6 25
	$136 55

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago. 16 septembre 1893.

Pension du 8 au 16, une semaine..	$112 00
Surplus, vins, repas et liqueurs..	14 90
Blanchissage..	1 75
Voitures..	17 25
	$145 90

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
9 septembre 1893.

Cirage de chaussures..	$ 1 00
Messager..	0 45
Fonds remboursés..	25 00
	$26 45

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
2 septembre 1893.

Pension du 26 août au 27 septembre..	$112 00
Surplus, repas, vins et liqueurs	5 70
Blanchissage..	0 90
Voitures..	1 00
Journaux..	0 60
	$120 20

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
26 août 1893.

Déboursé pour cirage..	$1 20

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
26 août 1893.

Pension, du 10 au 26, une semaine..	$112 00
Surplus, repas, vins et liqueurs..	15 30
Blanchissage..	1 55
Voitures..	12 25
	$141 10

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
19 août 1893.

Déboursé pour cirage..	$2 80

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.
19 août 1893.

Pension du 5 au 11, 6 jours à $20..	$120 00
Pension du 11 au 19, 8 jours à $16..	128 00
Surplus, repas, vins et liqueurs..	29 20
Blanchissage..	2 60
Voitures..	12 50
Télégrammes et timbres..	0 64
	$292 94

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago. 5 août 1893.

Déboursé pour cirage..	$0 40
Déboursé pour colis de M. Field..	0 60
	$1 00

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

5 août 1893.

Pension, du 7 juillet au 5 août, une semaine..	$140 00
Surplus, repas, vins et liqueurs..	10 75
Blanchissage..	2 20
Voitures..	14 00
	$166 95

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

29 juillet 1893.

Déboursé pour cirage..	$1 10

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

29 juillet 1893.

Pension, du 22 au 29, une semaine à $20.. ..	$140 00
Surplus, repas, vins et liqueurs..	13 25
Blanchissage..	2 05
Voitures..	10 00
	$165 30

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

22 juillet 1893.

Déboursé, cirage..	$1 50
Déboursé, voiture..	1 50
Déboursé, colis livré contre remboursement.	0 45
	$3 45
	0 45
	$3 00

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

22 juillet 1893.

Pension, du 15 au 22, une semaine à $20.. ..	$140 00
Surplus, repas, vins et liqueurs..	14 50
Blanchissage..	3 75
Voitures..	3 50
	$161 75

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

15 juillet 1893.

Au garçon pour chaussures..	$0 90

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

15 juillet 1893.

Pension du 8 au 15 juillet, 1 semaine à $20. ..	$140 00
Repas supplémentaires, vins et liqueurs. ..	33 20
Blanchissage..	1 65
Voitures..	5 00
Pour repasser un chapeau..	1 25
Fleurs..	3 80
Journaux..	0 50
Cocher..	1 25
	$186 65

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

8 juillet 1893.

Pension du 1er au 8 juillet, 7 jours à $20.. ..	$140 00
Repas supplémentaires, vins et liqueurs. ..	46 35
Blanchissage..	2 20
Voitures..	3 50
Médicaments..	0 75
Voiture et fleurs..	2 75
	$195 55
	0 75
	$194 80

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

1er juillet 1893.

Au garçon pour chaussures..	$0 90

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

1er juillet 1893.

Pension du 24 juin au 1er juillet, 7 jours à $20.	$140 00
Repas supplémentaires, vins et liqueurs. ..	25 30
Blanchissage..	6 40
Voiture..	11 00
Messager..	0 20
	$181 90

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

24 juin 1893.

Au garçon pour chaussures..	$3 10

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

24 juin 1893.

Pension du 10 au 24 juin, 7 jours à $20.. ..	$140 00
Repas supplémentaire, vins et liqueurs. ..	30 20
Blanchisage..	9 65
Voiture..	7 00
Médicaments..	0 40
	$327 25
A déduire..	0 40
	$326 85

M. G. R. R. Cockburn, doit au
Virginia Hotel, Chicago.

27 mai 1893.

Pension du 22 au 27 mai, 4 jours et demi.. ..	$27 00
Vins et liqueurs..	1 50
Biscuits..	0 25
Cirage de chaussures..	0 20
	$28 95
Lunch..	1 00
Bagage..	0 75
	$30 70

Cela fait en tout $4,425. Or, comme je l'ai dit, il y a un instant, si on considère la valeur de l'argent aujourd'hui en comparaison à ce qu'elle était en 1893, cela représenterait maintenant $9,000 de frais et je n'ai pas compté ceux du sénateur conservateur qui accompagnait M. Cockburn comme commissaire à Chicago. En relisant le hansard, j'ai

trouvé qu'en 1894, un député avait demandé au gouvernement combien de personnes avaient été déléguées par le gouvernement à l'exposition universelle de Chicago, de même que les appointements et les frais de chacune d'elles. Le ministre, à l'époque, demanda de transformer la question en demande de document, ce qui indique que la liste devait être assez longue. La demande de document fut agréée par la Chambre au début de la session. Mais le document ne fut pas déposé, bien qu'on ait répété la demande au moins dix fois au cours de la session. Chaque fois, le ministre répondait: "On s'en occupe et il sera déposé incessamment." Or, on ne le déposa pas en 1894. Au cours de la session suivante, le député répéta sa question et le ministre lui fit la même réponse: "On va s'en occuper aussitôt et le document sera déposé." Il ne le fut pas, et bien que le député le réclamât une douzaine de fois pendant cette session, aucune suite ne fut donnée à sa demande, le ministre disant: "J'ai ordonné qu'on s'en occupe et il sera déposé dans quelques jours." On ne le déposa pas. La demande fut renouvelée une douzaine de fois, mais le gouvernement quitta le pouvoir et le rapport n'avait pas encore été déposé. Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que cela serait un document fort intéressant s'il est dans le genre du compte de frais de M. Cockburn. Néanmoins, j'aurai ce rapport, même si je dois employer un détective de Pinkerton. Je veux l'avoir pour la prochaine occasion où l'honorable député de Fort-William (M. Manion) renouvellera sa comédie d'indignation au sujet de la dépense honteuse de $1,400 pour chacun des trois commissaires canadiens à l'exposition de Wembley.

M. HUNT: Je désire, monsieur l'Orateur, présenter quelques observations touchant le budget. Je félicite le Gouvernement des beaux résultats qu'il offre en nous présentant un surplus d'environ 2 millions plutôt qu'un déficit. Je désire aussi féliciter le ministre intérimaire des Finances pour la façon habile dont il a présenté son budget.

Je n'aurais pas pris la parole dans ce débat n'eût été le contrat Petersen que le Gouvernement a demandé à la Chambre d'étudier. Je crois qu'il est du devoir de tous les députés d'aider le Gouvernement à détruire la coalition maritime qui existe. Il n'y a aucun doute que cette coalition existe; les deux côtés de la Chambre l'admettent. Cette coalition exige des tarifs exorbitants pour expédier les bestiaux et les diverses denrées de Montréal à Liverpool. Elle tue le commerce, ruine les cultivateurs de toutes les régions du pays et nous frappe d'une préférence injuste en donnant des tarifs favorables aux Etats-Unis et cela au grand détriment du peuple canadien. A une époque, la coalition a transporté de la farine de New-York à 3c. de moins par quintal que du port de Montréal, port cependant plus rapproché des marchés d'outre-mer de 500 milles. Je crois comprendre, néanmoins, qu'elle a modifié ses tarifs depuis que le Gouvernement a commencé son enquête et que les tarifs sur la farine sont égalisés.

Cette question n'est pas neuve. Tous les gouvernements depuis quinze ans ont eu à l'étudier, mais aucun n'a eu le courage d'entreprendre la destruction de cette coalition avant que le gouvernement actuel prît la chose en mains. Maintenant qu'il a agi, on devrait lui accorder toute l'aide possible pour qu'il conduise à bien son projet. Il n'y a pas de doute que la lutte sera difficile et c'est pourquoi je tiens à offrir mon appui individuel au Gouvernement. Il doit choisir entre deux choses: soit laisser les mains libres à la coalition sur le Canada et ainsi ruiner les cultivateurs qui représentent 65 p. 100 de la population, soit la forcer à transporter le fret à un tarif raisonnable. Quand la réciprocité a été repoussée, cela fut désastreux pour le Canada et causa la ruine de bien des cultivateurs de la province de Québec, parce que le Congrès américain a bien vite adopté le tarif Fordney qui arrête toute exportation de notre bétail vers les Etats-Unis, notre marché naturel. Avant cela, les bestiaux des cultivateurs demeurant près de la frontière pouvaient être envoyés en troupeaux de l'autre côté, ce qui économisait les frais de transport. Une fois le tarif Fordney entré en vigueur, seuls quelques cultivateurs purent continuer. Ils ont dû abandonner la culture et faire de l'exploitation forestière, plusieurs ayant sur leurs terres un peu de bois à pâte, ce qui leur permettait de vivoter. Mais les rares qui ont survécu seraient en péril si nous mettions à exécution la proposition de placer un embargo sur le bois à pâte. Cela aurait pour effet de forcer le cultivateur à vendre son bois moins cher, ce qui renouvellerait la situation qui a été provoquée par le rejet du projet de réciprocité. Les cultivateurs ont alors été obligés de baisser le prix de leur bétail jusqu'à un prix à peine suffisant pour permettre son expédition à Montréal, leur unique marché. A cette même époque, ce marché qui ne pouvait pas consommer l'approvisionnement de l'Est était inondé par les bestiaux venant de l'Ouest.

L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Leader), parlant du contrat Petersen, a cité un état comparatif des prix payés pour le bétail aux Etats-Unis et au Canada, révélant le montant exorbitant exigé par la coalition pour expédier outre-mer. Cet état figure au hansard, mais comme ces tarifs sont de la plus haute importance en ce qui regarde cette con-

troverse et qu'on ne saurait trop les citer, je vais répéter ce que disait l'honorable député à ce sujet:

Au bureau des Statistiques je me suis procuré des chiffres relatifs aux tarifs d'expédition de notre bétail aux Etats-Unis. Pour transporter un bœuf de mille livres de Calgary à Saint-Paul il en coûte $7.05, à Chicago, $9.20, alors que cela coûte $45 pour l'envoyer à Liverpool. De Winnipeg à Saint-Paul les frais de transport d'un bœuf de mille livres sont de $4.20; $5.85 pour Chicago; contre $42 pour Liverpool, soit une économie d'environ $36 par tête de bétail en faveur du marché américain. Les cotes des marchés de Chicago et de Winnipeg, prises dans les journaux du 5 février intéresseront sans doute le comité.

Prix comparés des différents marchés le 5 février 1924.

	Winnipeg	Chicago	Différence.
Bouvillon de choix	$6.75	$12.50	$5.75
Bouvillon 1re qualité, de boucherie	6.00	10.50	4.50
Bouvil. ordinaire de boucherie	4.00	9.00	5.00
Bouvillon mi-gros, de choix.	$4.75	$8.00	$3.25
Bouvillon maigre de choix ..	3.75	7.25	3.50
Vaches de boucherie	4.00	7.50	3.50
Génisses de boucherie..	5.00	10.50	5.50
Veaux de choix	8.00	14.75	6.75

Le prix de Montréal serait à peu près le même qu'à Winnipeg, mais le transport jusque là coûterait $5 de plus, et de Montréal à Liverpool, entre $20 à $25. Si la coalition est détruite, le tarif tombera entre $10 à $15.

J'extrais ce qui suit des remarques de l'honorable député de Springfield (M. Hoey):

Voilà quelque trois semaines j'assistais à la convention annuelle de l'association agricole de l'Illinois tenue à Champaign-Urbana; environ 800 délégués et 400 visiteurs y étaient. J'y passai deux jours et je profitai de l'occasion pour interroger le plus grand nombre possible de délégués afin de découvrir leur attitude au sujet de l'importation aux Etats du centre d'animaux canadiens, animaux mi-gras, s'entend. Il n'y eut pas un seul d'entre eux qui ne se prononçât pas favorable à l'abaissement, voire à la suppression du droit. On me répondra peut-être que ces hommes ne m'ont pas parlé franchement vu ma qualité d'invité canadien. Mais je suis convaincu de leur sincérité car ces mêmes hommes m'ont avoué qu'ils voulaient un relèvement immédiat du tarif contre le beurre canadien. Si je ne m'abuse la convention délégua un représentant à Washington pour solliciter la hausse immédiate du tarif contre le beurre canadien. Je dis ceci parce que je crois que le ministre et ses fonctionnaires connaissent l'attitude des cultivateurs des Etats du centre au sujet de notre bétail. Ce n'est pas que ces gens ne soient pas égoïstes; ils veulent nos bestiaux aujourd'hui parce qu'ils comptent réaliser des bénéfices en les engraissant. Si les cultivateurs sont disposés à admettre nos bestiaux en franchise il ne se peut pas que le consommateur y soit opposé. Il me semble que nous pourrions arriver ainsi à la réciprocité peu à peu. Le ministre sait...

Le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell).

...que depuis quelque temps déjà l'Ouest canadien réclame l'admission en franchise des vaches laitières du Wisconsin. Je me suis souvent demandé si le ministre ne pourrait pas avec un certain espoir de succès s'aboucher avec les autorités de Washington et obtenir l'admission de notre bétail libre de droit aux Etats-Unis en échange de quelque concession de notre part.

Maintenant, je suis convaincu que si le Gouvernement peut obtenir la réciprocité avec les Etats-Unis, le peuple ne la repoussera pas comme il l'a déjà fait. Ce sont les fausses représentations, le fantôme de l'annexion du patriotisme, l'épouvantail de la marine et autres exagérations semblables, répandues alors par la finance, l'industrie et les trusts qui triomphèrent de la réciprocité. S'il est question d'annexion actuellement, la faute en retombe sur les conservateurs qui firent repousse la réciprocité, car c'est de ce moment-là que le cri fut lancé.

Je compte dans ma circonscription les meilleurs cultivateurs du Canada. Ils ne se lamentent pas, ils ne demandent rien, excepté justice, et cela ils ont résolu de l'obtenir coûte que coûte. Ils ne s'en laisseront pas imposer par les gros intérêts. S'ils ne peuvent l'obtenir, ils abandonneront la culture et chacun devra demander sa nourriture à la terre. Pourquoi un cultivateur travaillerait-il quinze heures par jour pour eti plusieurs d'entre eux pour leur nourriture seulement? J'ose dire que nos cultivateurs ne sont pas aussi à l'aise qu'en 1911, l'année de la défaite de la réciprocité. Les monopoles étaient bien organisés, les cultivateurs firent écho au sentiment protectionniste, et maintenant ils s'en mordent les pouces. Vous ne les tromperez pas une deuxième fois. Les cultivateurs avaient pour habitude de se guider sur le *Montreal Star* mais ses "présages de morts" et autres formules semblables leur ont ouvert les yeux, ce qui n'est pas trop tôt, et ils savent maintenant que ce journal n'est pas leur ami. Québec est un bon pays agricole, c'est la province la mieux administrée du Canada, et je crois que les autres provinces font bien de l'imiter et de copier ses lois.

Un mot maintenant au sujet du tarif des douanes. Nous ne pouvons pas nous passer d'un tarif, mais un tarif de revenu suffit. Notre dette est telle que nous n'avons pas d'autre moyen de l'acquitter. Des droits élevés ne sont pas efficaces. L'on a prétendu en 1924 que le dégrèvement des droits sur les machines aratoires ruinerait cette industrie, et le contraire est arrivé: les fabriques d'instruments aratoires ont fait en 1924 plus d'affaires que depuis plusieurs années. Les fabricants ont abaissé leurs prix et ils vendent maintenant dans toutes les parties du monde. Leur clientèle diminuait auparavant parce qu'ils vendaient trop cher.

Prenons, par exemple, une faucheuse dont le prix de revient est de $30 et le prix de vente de $150, une épandeuse de fumier dont

le prix de la fabrication est de $65 ou $75 et qui se vend $245, laquelle machine n'est utilisée qu'environ deux semaines chaque année; un semoir, indispensable au cultivateur, dont le prix de revient est d'environ $18 et le prix de vente de $85, à tempérament, et $79.20 au comptant. Je connais des jeunes gens qui ont débuté dans la culture à l'époque où les prix précités prévalaient; leur outillage leur coûta environ $1,000, alors que le prix n'aurait pas dû excéder $500. Tel est l'état de choses qui paralyse le progrès de nos cultivateurs, un écart trop prononcé entre le prix de revient et le prix de vente. Je suis renseigné sur la question que je discute, car j'ai fabriqué des voitures, des traîneaux et d'autres machines agricoles pendant au delà de vingt ans. Je vendais une voiture $50 ou $60 en réalisant un profit; la même voiture se vend aujourd'hui de $125 à $160. Un tel écart dans les prix n'a pas sa raison d'être. Si les frais de vente excèdent le coût de fabrication, le mode de vente est illogique. Il y a trop d'intermédiaires.

Je conseille fortement la nomination par le gouvernement d'une commission d'experts pour étudier la question du tarif. Je crois qu'on pourrait effectuer nombre de changements sans porter atteinte aux intérêts des manufacturiers. Loin de moi la pensée de leur nuire; je suis prêt à les aider, tout en aidant aussi le consommateur.

Il existe une grande fabrique de placage dans la partie du pays que j'habite; elle est sise dans la ville de Scotstown. Cette fabrique expédie ses produits dans toutes les parties du monde. Elle ne sollicite aucune faveur du gouvernement; tout ce qu'elle désire c'est un traitement équitable, chose dont elle ne jouit pas aujourd'hui. Elle exporte ses produits aux Etats-Unis, payant un droit de 20 p. 100, alors que les produits similaires de fabrication américaine entrent au Canada en franchise. Cette situation est injuste pour nos manufacturiers. Ce que nos gens désirent c'est la disparition de cette injustice, c'est de jouir des mêmes avantages que les fabricants américains; en d'autres termes, c'est qu'on élève les droits d'importation afin que la concurrence puisse se faire à avantages égaux. J'ai déjà porté cette question à l'attention du ministère des Douanes, mais sans résultats. On est à s'enquérir des objections possibles avant d'intervenir. Je constate que les fabricants de meubles et de pianos s'opposent à l'imposition d'un droit et j'ose dire que nombre d'autres manufacturiers prennent la même attitude. Le tarif constitue l'un de nos problèmes les plus épineux et on ne saurait l'étudier avec trop de soin. C'est pourquoi je favorise la nomination d'une commission d'experts chargée d'étudier cette seule question. Il ne faut pas faire du tarif un prétexte à tirades politiques; la question est trop grave. L'opposition se plaît à vanter les mérites de la vieille politique nationale. Cette politique est aussi démodée que le serait un magasin de cinquante ans d'existence et qui continuerait à vendre les mêmes marchandises qu'autrefois. Il ne serait pas plus opportun de faire revivre cette politique qu'il ne serait sage pour les boutiquiers d'offrir en vente des articles du siècle passé.

M. McTAGGART: Monsieur l'Orateur, je ne chercherais pas à prolonger le débat, n'était le fait que je désapprouve les propositions budgétaires du gouvernement. A mon avis, les propositions gouvernementales comportent un défi aux groupes qui, en ce pays, préconisent un tarif modéré: le principe de protection est à la base de la politique tarifaire définitivement adoptée par le gouvernement. C'est le quatrième budget que le gouvernement présente depuis son accession au pouvoir. Il est intéressant de remarquer qu'au cours des trois dernières années le gouvernement a apporté des réductions au tarif. Dès la première session du présent parlement on nous informa que le gouvernement ne venant que de prendre la direction des affaires on ne devait s'attendre à le voir modifier le tarif avant de faire une étude fouillée de la question. A la deuxième session, à l'exception de quelques réductions secondaires au tarif, on nous informa que l'incertitude quant au tarif était de nature à compromettre la marche des affaires et que, par conséquent, le gouvernement favorisait la stabilité tarifaire.

A la troisième session, on apporta des réductions notables au tarif, particulièrement en ce qui concerne les instruments aratoires, mais la caractéristique la plus saillante du troisième budget ce fut la déclaration faite par le gouvernement qu'il se proposait d'effectuer une réduction générale du tarif. Le budget que nous sommes à étudier, le quatrième de ce parlement, semble indiquer un changement de politique; au lieu de consacrer de nouvelles réductions le présent budget décrète un certain nombre d'augmentations. Le résultat net de cette politique d'un tarif fiscal, suivi pendant les trois dernières années, c'est que le tarif est notablement plus élevé aujourd'hui qu'en 1921. J'ai ici un tableau de la moyenne des droits *ad valorem* frappant les marchandises imposables et des importations totales pour les exercices compris entre 1920 et 1924 inclusive-

ment, lequel tableau démontre que le tarif moyen pour les derniers quatre ans fut:

Exercices	Taux moyen *ad valorem* du droit sur Importations sujettes à des droits p. 100	Importations totales p. 100
1920..	22.5	14.7
1921..	20.6	14.1
1922..	24.5	16.2
1923..	24.9	16.7
1924..	22.9	15.1

On pourra dire que ces chiffres ne représentent pas exactement la situation quant au tarif, car ils sont compilés sur la base de moyennes, mais, dans tous les cas, ils indiquent la tendance générale du tarif depuis trois ans. De fait, monsieur l'Orateur, je prétends que les échelles des droits ne font pas voir la véritable protection accordée par le tarif, à cause de la mise en vigueur de la clause spéciale anti-dumping. Selon moi, cette clause doit être regardée comme la plus mauvaise législation qui soit aujourd'hui dans nos statuts; et il est significatif que non seulement le Gouvernement actuel n'a fait aucune tentative pour restreindre l'autorité de cette clause, mais qu'il a au contraire essayé d'en étendre la portée. Cette clause spéciale a été invoquée 4,888 fois depuis deux ans, s'il faut en croire un document déposé sur le bureau de la Chambre ces jours derniers; cela montre donc d'une façon évidente le rôle important joué par cette clause en ce pays dans le jeu protectionniste.

Maintenant, monsieur l'Orateur, si les faits sont bien tels que je les ai exposés et si la somme de protection accordée aujourd'hui par le tarif est vraiment plus grande qu'elle ne l'était en 1921, nous voici en présence d'une situation très étrange. En premier lieu, il n'y a que 115 députés appuyant le Gouvernement qui ont été élus avec un programme dont les principaux articles comportaient la réduction du tarif. Mais ce n'est pas tout. Outre ces 115, il en a été élu 60 autres qui s'étaient plus ou moins engagés à travailler à obtenir une réduction du tarif. Ceci fait un total d'environ 160 ou 170 députés formant ce qu'on pourrait appeler les forces du tarif bas en cette Chambre, et il y a en tout 235 députés. En dépit de cette prépondérence des opinons favorables à un tarif peu élevé, on continue à élever les droits d'importation tout le temps de toutes les façons. J'ai beaucoup réfléchi à cette situation bien extraordinaire, monsieur l'Orateur, et cela m'a porté à analyser les votes que j'ai donnés sur les budgets précédents. Je constate qu'en deux circonstances, durant ce présent Parlement, j'ai donné un vote de confiance au Gouvernement sur la foi de sa promesse de la réduction du tarif; mais si les apparences ne me trompent pas trop, je suis prêt à admettre que je me suis peut-être trop emballé.

Parlons sérieusement; j'aimerais à demander ceci: si ce Parlement, dont les trois quarts sont composés d'hommes qu'on peut s'attendre à voir favoriser l'abaissement du tarif, ne peut faire plus dans ce sens que nous n'avons fait depuis trois ans, que sera l'avenir? Pas très brillant, selon moi, et pas très encourageant pour ceux qui cherchent à enlever au moins une partie du fardeau qui pèse sur les classes exploitées, résultant du tarif de protection. Cette année, on a consolidé la cuirasse protectionniste du tarif au moyen d'une commission tarifaire; il est donc facile de voir que le Gouvernement actuel a épousé pour de bon le principe de la protection.

Les honorables députés siégeant à ma droite ont fait beaucoup de bruit au sujet d'un certain nombre d'industries qui ont fermé leurs portes; mais ils ne semblent pas penser qu'une protection accentuée entraîne la diminution de la puissance d'achat et conséquemment la fermeture d'un plus grand nombre d'industries.

Puis, monsieur l'Orateur, les députés de la droite nous disent que nous devrions avoir plus de considération pour nos propres ouvriers que pour ceux de l'étranger, et ils nous demandent de la manifester en faisant venir sur nos rives des ouvriers étrangers. Après tout, quel intérêt celui qui bénéficie de la protection porte-t-il au chômage, si ce n'est peut-être le désir d'avoir des réserves où l'on peut puiser au besoin? Mais la relation qui existe entre le chômage et les manufactures fermées, d'un côté, et le tarif, de l'autre, est un sujet qui a été usé presque jusqu'à la corde durant le débat actuel. Je ne me propose donc pas de m'étendre là-dessus, sauf pour dire que tout le verbiage du monde ne changera pas le fait fondamental suivant: en Canada, quand l'agriculture n'est pas prospère, le pays ne peut pas être prospère.

Revenant aux résolutions budgétaires, monsieur l'Orateur, permettez-moi de m'opposer fortement à l'amendement suivant proposé à la loi spéciale des revenus de guerre de 1915, sur la définition du mot "chèque":

1. Que le mot "chèque" doit comprendre aussi tout document ou écrit, non tiré sur une banque ni adressé à une banque, en retour duquel une banque peut effectuer le paiement d'une somme d'argent, à l'exception d'un coupon et d'un document émis seulement dans un but de règlement ou de virement de compte entre les banques, et ce chèque ainsi défini devra porter la taxe du timbre imposée sur les chèques par ladite loi.

Si cet amendement est adopté par le Parlement, cela signifiera que tous les coupons, y compris les bons de crème et de grain, seront sujets à la taxe. Dans le cas des bons de grain, l'objection n'est peut-être pas aussi sérieuse,

si l'on tient compte du besoin qu'il y a des revenus et aussi du fait que les bons de grain, ou les "tickets", comme on les appelle parfois, représentent ordinairement des sommes considérables. Mais dans le cas des bons de crème, qui représentent ordinairement des sommes minimes, je crois que le Gouvernement serait bien avisé de voir à ce qu'ils soient exempts d'impôts jusqu'à concurrence de dix dollars. Si l'on maintient l'impôt, il aura pour effet d'arrêter et de décourager la méthode de la culture mixte qui a fait des progrès fort satisfaisants dans les provinces des Prairies au cours de ces dernières années.

Je passe à l'exposé de notre situation financière présenté par le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb); j'avoue dès le début que je ne l'ai pas compris le jour où il fut présenté et je doute fort que je le comprenne aujourd'hui, bien que je l'aie examiné quelque peu et que j'aie écouté plusieurs études forts habiles qu'ont faites les experts financiers de la Chambre.

A mon humble avis, il me semble que la comptabilité nationale devrait être tenue de façon à être rapidement comprise au moins par les membres de la Chambre; mais l'impression qui me reste de la présente discussion est que plusieurs de ceux qui ont parlé se trouvent dans la même position que moi-même au sujet des finances du pays. En un mot, monsieur l'Orateur, nous ne savons pas où nous en sommes. Afin de démontrer la divergence d'opinions que l'on remarque parmi les membres de la Chambre sur cette question, me sera-t-il permis de lire quelques extraits de discours prononcés pendant la présente discussion? Je trouve, dans le discours du ministre intérimaire des Finances, à la page 1511 du hansard, les paroles suivantes:

> Cette somme vient en déduction de nos prêts de $18,027,000 aux chemins de fer Nationaux; de $900,000 à la Marine marchande de l'Etat et de $600,000 à la commission du port de Québec, lesquels, tout en représentant un actif, sont considérés comme étant non-productifs; l'augmentation de la dette pour l'exercice est donc d'environ $13,703,838.

Plus tard, l'honorable représentant de York-Ouest (sir Henry Drayton), qui est lui-même un spécialiste en matière de finances, fit la déclaration suivante, que l'on trouve à la page 1519 du hansard:

> Il suffit de constater que l'administration du réseau reconnaît une augmentation du compte capital de 118 millions au cours de l'année, pour avoir raison de dire que cette dette est celle du pays. Qui est propriétaire du réseau? C'est le pays, n'est-ce pas? Qui répond de cette dette? Le pays encore. Qui fournit l'argent? Le pays, toujours le pays.

[M. McTaggart.]

De nouveau, à la page 1611, l'on voit que l'honorable député a fait la déclaration qui suit:

> Je vous demande pardon, monsieur l'Orateur, d'avoir été si long, mais ma tâche se termine. J'ai déjà traité de la question de notre dette et j'ai indiqué comment, à mon sens, elle avait été augmentée. De nouveau, je fais observer que, si nous voulons agir honnêtement, cette addition de $100,000,000 est la seule chose qu'on puisse déduire des propres chiffres de mon honorable ami et du revenu des obligations endossées, à moins de dire: "Nous ne sommes pas responsables des chemins de fer, nous ne sommes pas responsables de nos endossements."

A la page 1703, l'on relève ces paroles de l'honorable représentant de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens):

> Les emprunts des chemins de fer nationaux-canadiens, qui s'élèvent à 600 millions, devraient être montrés comme faisant partie de la dette nette du pays. Ce n'est pas ainsi qu'on les montre et nous ne les traitons pas comme une partie de nos obligations nationales.

Nous voyons ensuite, à la page 1723, que le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart) a fait cette déclaration:

> Ce n'est pas ce que je prétends, mais je dis que pour acquitter l'ensemble des dettes des chemins de fer, il faut prélever chaque année 62 millions d'intérêts. Cela doit être emprunté soit par les chemins de fer, soit par l'Etat.

L'on remarquera que, dans ces déclarations plus ou moins contradictoires, il ne s'en trouve pas deux qui soient d'accord sur l'état des finances du pays. C'est pourquoi, désespérant d'obtenir en Chambre les renseignements voulus, je me tournai vers les journaux financiers et voici en partie ce que j'ai trouvé dans le *Financial Times* du 27 mars:

> M. Robb lui-même, après avoir démontré qu'il existe un excédent d'environ 2 millions de dollars, admit que, en tenant compte d'autres frais extraordinaires, la dette publique a augmenté de 13 millions de dollars. Malheureusement, la réalité est bien pire. Elle est, en réalité, sept fois pire.

Plus loin, dans le même article, on lit:

> La vérité est donc que les obligations du Canada, pendant l'année, ont augmenté des 13 millions de dollars qu'a avoués M. Robb, plus 81 millions d'obligations des chemins de fer garanties par l'Etat, plus ce que les chemins de fer ont emprunté de leur propre chef. En d'autres termes, les charges du Canada excèdent de beaucoup plus de 100 millions ce qu'elles étaient il y a un an.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que si quelqu'un au Canada peut interpréter l'exposé budgétaire, ce sont bien les journaux financiers; mais il est évident que le *Times* n'a pu le faire avec quelque exactitude. Je crois néanmoins que l'on a établi le fait que les obligations financières du pays excèdent aujourd'hui celles d'il y a un an, d'un montant de 60 à 130 millions de dollars; mais l'exposé budgétaire ne donne aucune idée de cette

situation quelque peu alarmante. La signification de cet état de choses devrait intéresser vivement le public en général; mais il se peut que celui-ci soit trop occupé à se réjouir des 52 millions économisés dans les taxes, comme l'ont annoncé les manchettes retentissantes de la presse dévouée aux intérêts du parti, pour réfléchir froidement à l'état déplorable du bilan de la nation. Il peut se faire que le Gouvernement ne soit entièrement responsable du mauvais état des finances nationales, mais d'après moi, il mérite nos reproches pour n'avoir pu nous montrer la situation d'aujourd'hui sous son vrai jour.

Mais que faut-il penser de l'avenir, monsieur l'Orateur? Combien de temps encore pourrons-nous compter que même le plus habile ministre des Finances sera en mesure de faire face aux difficultés que comporte un budget non équilibré? Je me demande combien il faudra concevoir de nouveaux impôts et les ajouter au fardeau déjà trop lourd que porte le consommateur avant de dépasser la mesure? Nous savons tous ce qui en est de l'impôt sur les importations et de l'entrave qu'il suscite au commerce; et cependant, cette année on préconise un autre mode de restreindre le commerce comme une panacée contre tous les maux dont souffre notre régime économique. Non contents d'un impôt sur les importations qui a pour effet de faire monter le prix de la marchandise pour le consommateur, on parle maintenant de prélever un impôt sur les exportations de façon à mettre dans une position désavantageuse nos propres produits sur les marchés étrangers. Le budget actuel compte le prélèvement d'un impôt sur l'énergie; c'est une proposition que je ne veux pas critiquer, n'étant pas au courant de cette question; mais je m'intéresse à l'impôt qui va atteindre le blé. Selon moi, cet impôt va avoir pour effet de limiter grandement les débouchés au blé canadien, avec le résultat que les prix vont baisser, et sans empêcher le mélange qui se fait présentement.

Le malheur qu'il y a avec les impôts qu'affectionne tellement le gouvernement actuel, c'est, qu'en définitive, le cultivateur, l'ouvrier en portent le fardeau; ce sont ces deux groupes de notre population qui, effectivement, ont le plus à souffrir de ces impôts. Toutefois, si impopulaires que puissent être les impôts chez le peuple, il nous faut, quand même, un revenu annuel considérable pour faire face aux dépenses de l'administration et à nos engagements pris vis-à-vis des porteurs d'obligations qui se sont enrichis au cours de la guerre. A quoi bon vouloir ignorer qu'au cours de cette période le Gouvernement, n'ayant pas voulu prélever des impôts sur les profits réalisés à la faveur de la guerre, il en est résulté que la prospérité et le contrôle de tous les instruments de production sont presque exclusivement passés aux mains des gros capitalistes. Ne serait-il pas à propos dès maintenant de demander au ministre des Finances combien de temps encore il ne tiendra pas compte du milliard de dollars d'obligations exemptes d'impôts qui pourraient fort bien être soumises à taxations? N'est-ce pas à peu près le temps que nous nous éveillions au Canada à l'idée que les classes riches ne paient pas leur juste part des impôts qui pèsent sur le pays? Je ne dissimule pas qu'on aurait beaucoup de peine et de difficulté à prélever un impôt sur les obligations qui en ont été exemptes, mais, monsieur l'Orateur, en notre temps, où l'on doute de temps de choses en rapport avec la loi de l'Amérique britannique septentrionale, on peut se demander si le Gouvernement avait le droit de soustraire ces obligations à l'impôt.

Quant à moi, monsieur l'Orateur, j'ai la conviction que notre ministre des Finances ou son successeur, quel qu'il soit, se verra forcé d'adopter un des trois moyens pour trouver les revenus nécessaires à l'administration du pays: il devra ajouter encore au fardeau que le consommateur a déjà à porter et en courir le risque; ou bien prélever un impôt sur le capital et ne rien risquer; et s'il ne réussit pas, il devra recourir à l'expédient historique des ministres des Finances à bout de ressources: à l'inflation du numéraire. J'espère bien, monsieur l'Orateur, que personne ne viendra m'accuser d'appartenir à l'antique école qui ne voit de remèdes contre nos maux économiques que dans l'inflation. Je veux qu'on stabilise la circulation monétaire et qu'on établisse un niveau uniforme des prix, mais en même temps je ne saurais méconnaître que c'est au ministre des Finances, en vertu des présentes dispositions, qu'il appartient de contrôler la circulation monétaire. J'ai la crainte qu'un jour ne vienne où il devra forcément recourir à cet expédient désespéré pour faire honneur aux obligations assumées par le pays, moyen qu'il serait le premier à dénoncer aujourd'hui. Je me rends compte que la députation va rire de la proposition que je fais actuellement, mais je pourrais faire remarquer que l'inflation de la circulation est aujourd'hui un sujet de conversation assez répandu parmi de nombreux groupes de la population.

Nous avons beaucoup entendu parler de la réglementation du crédit en cette Chambre depuis deux ans, et j'ai remarqué avec plaisir que toujours le ministre n'a pas voulu s'en laisser imposer, mais ce serait le comble de l'ironie s'il allait être forcé d'en venir à cet expédient qu'il a toujours réprouvé.

Nous admettons tous que l'inflation est un impôt prélevé sur la classe qui détient les créances et les obligations dans un pays, mais il n'y aurait sûrement pas à recourir à cette alternative au Canada avec toutes ses malheureuses conséquences, si les détenteurs d'obligations pouvaient finir par comprendre que ce n'est que justice et équité qu'on prélève un impôt sur le capital.

Nous avons entendu parler en cette Chambre de la prospérité dont jouit aujourd'hui la France, et quelqu'un a attribué cette prétendue prospérité au régime protecteur en vogue là-bas. Je prétends, monsieur l'Orateur, que si la France a la protection, ce ne peut être sur une très grande échelle, car elle n'a pas protégé sa monnaie et elle ne se propose pas de protéger les porteurs de bons du trésor. Avec l'approbation du gouvernement, la Banque de France a récemment pratiqué l'inflation monétaire jusqu'à concurrence de deux milliards de francs, et il a quelques jours seulement le cabinet français a été renversé pour avoir voulu établir le prélèvement sur le capital.

Je tiens à la main une copie d'une dépêche de Paris au Toronto Globe, dont voici une partie:

Nous voulons savoir, dit-elle, si désormais un billet de la Banque de France mérite la confiance publique. Si nous ne pouvons plus croire en la loyauté, la sincérité et la véracité des déclarations de la Banque de France, comment pouvons-nous avoir confiance en ses billets de banque? C'est la première fois dans notre histoire que le Gouvernement ait mis en circulation de la monnaie illégale, et la premièrèe fois que la Banque de France ait dissimulé ce crime par des déclarations frauduleuses. Si de pareils actes restent impunis, c'en est fini de la réputation de la Banque de France.

Le point que je fais valoir, monsieur l'Orateur, c'est celui-ci: La situation en France ressemble quelque peu à la situation au Canada, en ceci que les deux pays sont plongés dans les dettes. Et le ministre des Finances français a été réduit à employer l'expédient de l'inflation monétaire dans un effort héroïque pour boucler le budget. Au Canada, nous n'en sommes pas encore rendus au point où il faille recourir à des expédients aussi radicaux, mais espérons que notre ministre des Finances daignera examiner attentivement l'urgence et la sagesse d'un impôt modéré sur le capital. J'amerais à laisser ces pensées à la méditation du ministre des Finances et exprimer l'espoir qu'il ne les rejettera pas comme les propos vides de sens d'un prophète de malheur. Je ne redoute pas l'avenir pour le Canada, pour peu que nous coupions court aux coups de théâtre de la politique et mettions la main à la besogne de mettre le pays sur pied. Mais se tenir placidement sur un vaisseau qui sombre et crier "prophète de malheur" aux hommes qui actionnent les pompes n'est pas un genre de philosophie qui devrait être populaire à l'heure actuelle.

Je comprends que mes suggestions n'aient pas le don de plaire aux députés à ma droite, car ils préconisent une panacée pour tous nos maux économiques. De la protection et encore de la protection, voilà ce qu'ils réclament, malgré le fait que la protection diminue le pouvoir d'achat et que la diminution du pouvoir d'achat enraye le progrès national.

J'aimerais maintenant à traiter de questions qui touchent de près aux agriculteurs de ma propre province. Je n'ai pas l'intention de parler récolte ou tarifs de transport ferroviaire, car d'autres orateurs ont traité ces sujets avec compétence, mais permettez-moi de demander au ministre de la Justice (M. Lapointe) de faire diligence pour modifier la loi de faillite, afin de mettre à ce sujet les cultivateurs sur un pied d'égalité avec les autres. Il y a un an environ, nous avons entendu le ministre déclarer qu'il ne voyait pas pourquoi les agriculteurs ne bénéficieraient pas de la loi de faillite sur un pied d'égalité avec les autres classes d'hommes d'affaires, mais actuellement il est presque impossibe à un agriculteur en faillite d'obtenir le règlement de ses affaires en banqueroute, s'il ne possède pas un actif considérable.

A cet égard, permettez-moi de souligner le fait qu'il existe sur les prairies des milliers d'agriculteurs à qui aucun système de crédit rural ne saurait s'appliquer tant qu'ils n'auront pas fait table rase des mécomptes et des erreurs du passé. J'espère donc que le ministre de la Justice se hâtera de présenter à bref délai un projet de loi qui accorde aux agriculteurs le même traitement qu'aux autres, en ce qui concerne l'application de la loi de faillite.

Avant de conclure, monsieur l'Orateur, j'amènerai sur le tapis une question qui offre un intérêt particulier pour le ministre de l'Intérieur (M. Stewart). Je regrette qu'il ne soit pas à son siège. C'est la question de l'administration des terres fédérales dans la zone de préemption en Saskatchewan et en Alberta. La situation relative à ces terres donne de moins en moins satisfaction, et, en parlant ainsi, je ne veux pas créer l'impression que les hauts fonctionnaires du département ne font pas leur possible pour y remédier Mais voici ce que j'affirme: depuis quelques années, il s'est posé, concernant les terres fédérales non mises à l'essai plusieurs problèmes qu'on ne peut étudier convenablement sur les lieux. Prenez, par exemple, la question de l'abrogation des obligations impayées touchant les préemptions et les achats

de "homesteads" une mesure, soit dit en passant, dont j'ai proposé maintes fois l'étude attentive à cette Chambre. Cette importante question, bien qu'elle soit capitale pour de vastes régions de la Saskatchewan et de l'Alberta, n'a pas éveillé d'autre intérêt au département qu'une faible curiosité, peut-être. Presque tous les conseils municipaux dans la région inscrite sur la liste noire par le département, il y a quelques années, ne savent plus, à certains moments, où donner de la tête, lorsqu'ils veulent résoudre la question des préemptions et des terres abandonnées.

Il y a plusieurs questions tout aussi importantes que celle dont je viens de parler, mais je ne veux pas retarder plus longtemps les travaux de la Chambre. Je désire toutefois donner un avis au ministre de l'Intérieur: qu'une commission d'étude soit envoyée pour étudier attentivement les terrains en question de la zone de préemption. Cette commission devrait comprendre des employés du département même du ministre, aussi bien qu'une personne résidant dans le territoire dont il s'agit. De cette façon, l'on pourrait maintenir dans des limites raisonnables les frais qu'entraînerait l'examen. Si cet avis ne reçoit pas l'approbation du ministre, il pourra peut-être trouver une autre solution au problème. J'espère néanmoins qu'il se rappellera qu'il y a loin d'Ottawa au troisième méridien, si loin en réalité que les habitants de ce pays trouvent parfois moins ennuyeux d'abandonenr la partie que de demander sans cesse qu'on s'intéresse d'avantage à leur malheureux sort.

En terminant, M. l'Orateur, permettez-moi de conseiller au ministre de consacrer quelques jours, la prochaine fois qu'il se rendra dans les Prairies, à l'étude de la question des terres de préemption et au rapport qu'elle a avec l'exode de plusieurs de nos habitants vers d'autres cieux.

(A la demande de M. McKay, la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.)

La séance est levée à dix heures quarante-cinq minutes.

Vendredi, 17 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT

Par l'hon. M. McGIVERIN: Le 2e rapport du comité permanent des bills d'intérêt privé.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL

L'hon. H. S. BELAND (ministre de la Santé): Je demande la parole sur un fait personnel, ou du moins pour fournir à la Chambre des explications d'ordre personnel. Dimanche dernier, j'étais à Québec, et à la veille du départ du train, un journaliste de mes connaissances m'aborda. Il me posa quelques questions; j'y répondis. Je ne me figure pas, monsieur l'Orateur, qu'une déclaration de ma part ait l'effet de plonger le monde politique canadien dans une grande perturbation, mais c'est une exigence simplement raisonnable qu'une réponse donnée à un journaliste par un ministre soit fidèlement rapportée. A ma grande surprise, hier et avant-hier, je lus dans certains journaux que j'avais annoncé à Québec la tenue des élections générales l'automne prochain, et nommément au mois d'octobre. Comment on est arrivé à faire ce rapport, je ne saurais le dire. Cependant, je consultai le journal dont j'avais rencontré le représentant, je lus le compte rendu de son entrevue avec moi et je constatai que tout était conforme aux faits. Mais c'est juste le contraire de ce que les autres journaux m'ont fait dire. Pour rendre ce point parfaitement clair, je citerai une couple de lignes du journal de Québec qui a publié l'entrevue. C'est l'*Evénement*, et le compte rendu en question a paru dans le numéro de lundi, le 13 courant. Le reporter posa entre autres, cette question:

"Pas nécessaire de vous demander de quel côté le vent souffle (en politique) dans votre comté?

"Mais il n'y a pas d'élections générales à brève échéance en vue! Personnellement, je n'en vois pas!", s'empressa de nous dire le ministre de la Santé.

Malgré cela, plusieurs journaux ont publié que j'avais annoncé les élections générales pour le mois d'octobre.

Le très hon. M. MEIGHEN: En quelle ville l'interview a-t-elle eu lieu?

L'hon. M. BELAND: Dans la bonne ville de Québec.

TERMINUS DE LA LIGNE FERREE DE LA RIVIERE DE LA PAIX

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): J'aimerais savoir si le ministre des Chemins de fer peut nous annoncer quelque chose de nouveau relativement à la ligne de la rivière de la Paix. Je crois qu'il a eu une conférence avec les directeurs des réseaux intéressés. Peut-être pourrait-il nous apprendre à quelle décision on en est venu ou si tout accord est impossible.

L'hon. G. P. GRAHAM (minstre des Chemins de fer et Canaux): Si notre collègue me demande ce que je sais de neuf, je lui dirai que j'en apprends tous les jours sur cette question de la ligne de la rivière la Paix. La journée d'hier n'a pas différé des précédentes à cet égard. J'ai appris, en discutant

avec les directeurs des deux grands réseaux, que la solution de cette question est la plus difficile qu'ils aient connue jusqu'ici. Je n'en sais pas davantage pour le moment.

LA VOIE NAVIGABLE DU SAINT-LAURENT

L'hon. P. J. MANION: Je désire signaler au premier ministre un passage pris dans une lettre que je viens de recevoir et qui a rapport à son département. L'auteur est un des chefs de l'association pour l'amélioration de la voie des Grands lacs aux eaux maritimes du Saint-Laurent, et je prierai le Gouvernement de me renseigner à ce sujet. Voici le passage en question:

Il y a quelques semaines votre comité chargé des relations avec les gouvernements a transmis au gouvernement canadien une dernière note relative au renvoi du projet de canalisation du Saint-Laurent à la commission internationale d'ingénieurs. Le secrétaire d'Etat fait savoir dans cette note qu'il se rend au désir exprimé par le Canada d'attendre encore avant de la publier. On espérait qu'elle serait livrée aux journaux sans délai.

Le chef du Gouvernement a-t-il quelque information a donner à la Chambre à cet égard?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Le Gouvernement est en correspondance avec le département d'Etat à Washington pour rendre les communications publiques à la même heure dans les deux pays. Je crois que cela se fera dans une couple de jours.

NOUVELLE EVALUATION DES TERRES CONCEDEES AUX SOLDATS DEMOBILISES

M. GARLAND (Bow-River): Je désirerais demander au Gouvernement de soumettre à une nouvelle évaluation les terres concédées aux soldats démobilisés, ainsi que le roulant

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): La question est à l'étude au département de la Colonisation qui s'occupe de la distribution des terres aux anciens combattants. Je crois qu'il doit faire une déclaration sous peu. Il est préférable de l'attendre.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. SPENCER: Monsieur l'Orateur, je désire me joindre à mes collègues qui ont exprimé un regret à cause de l'absence, pour cause de maladie, du ministre titulaire des Finances. J'ai l'intention de critiquer l'exposé financier du Gouvernement, mais je n'imiterai pas ceux de nos collègues qui ont cru devoir mettre en doute l'honorabilité du ministre faisant fonctions pour qui j'ai la plus haute estime. Je critiquerai cependant son exposé et je prétends qu'il n'est pas un état absolument exact de la situation. Je proteste surtout contre ce que j'appellerai la gymnastique financière du ministre intérimaire des Finances (M. Robb) en ce qui regarde l'intérêt échu sur les prêts consentis à la Roumanie et à la Grèce. L'intérêt n'a pas été acquitté; cependant, le ministre l'inscrit dans la colonne de l'actif; plus que cela, il l'ajoute au soi disant surplus dont il porte ainsi le chiffre de l'excédent à $5,823,162. Je préfère les arguments plus logiques de l'ex-ministre des Finances (M. Drayton) lesquels établissent, qu'au lieu d'avoir un surplus, nous avons un déficit d'au moins $16,204,000.

Et la question revêt un autre aspect important; c'est celui-ci: Ce bilan est de nature à induire le public en erreur; de fait, si le peuple croit que l'exercice s'est soldé par un surplus, il s'attendra tout naturellement à une diminution des impôts. Etant donné, toutefois, que nous avons un déficit au lieu d'un surplus, il serait assez difficile de réduire le chiffre des impôts. De plus, quelque minime que soit ce déficit, c'est une tâche très difficile de diminuer les impôts avec le système en vigueur. La tâche est d'autant plus difficile que certaines de nos plus lourdes obligations sont le fait de dépenses obligatoires. Mais en quoi consistent ces dépenses?

Elles comprennent surtout l'intérêt sur la dette nationale qui représente un montant plus élevé que le chiffre des dépenses publiques il y a onze ans. Il est juste que le public soit exactement mis au fait de la situation financière du pays. Voilà pourquoi le ministre des Finances, quel qu'il soit, ne devrait pas hésiter à publier les chiffres exacts afin que le peuple se rende compte par lui-même de l'impossibilité où nous sommes de réduire les impôts d'une façon sensible.

Et maintenant, quel est le chiffre de notre dette nationale? Je citerai quelques chiffres en ce qui regarde nos dettes fédérales, provinciales et municipales, provenant de la Gazette du Canada, numéro du 31 décembre 1924 et de l'Annuaire-statistique du Canada pour 1923. Voici les chiffres en question:

Dette brute, fédérale		$ 2,940,099,008 35
Valeurs garanties par l'Etat:		
Principal	$ 423,161,713.83	
Intérêt seulement	167,349,218.72	
		590,510,932 55
		$ 3,530,609,940 90

Dette consolidée et flottante, y compris les valeurs garanties, mais à l'exclusion des fonds d'amortissement.....	697,785,627 00
Dette consolidée et flottante des municipalités de 1,000 à 10,000 âmes.....	706,644,567 00
Total.....	$ 4,935,040,134 90

En estimant à 9 millions le chiffre de la population du Canada, il se trouve donc que nous avons une dette de $548 par tête, soit une dette moyenne de $2,740 par famille de cinq; l'intérêt à acquitter sur cette dette doit être prélevé chaque année par voie d'impôts. J'ai sous les yeux un exemplaire du discours qu'a prononcé l'honorable représentant de Laprairie-Napierville (M. Lanctôt), au cours du présent débat, et voici ce qu'il disait:

Il reste encore un montant de $931,000,000 de dû à ces gens-là, sur des bons qui deviendront échus en 1931, en 1935 et en 1937. Ils ont encore une dizaine d'années devant eux à ne pas payer de taxes, après avoir poussé le gouvernement à faire voter la conscription; mais il faut que ces gens soient reconnaissants envers nous. Pourquoi la Chambre ne demande-t elle pas aujourd'hui, unanimement, au ministre des Finances de faire des emprunts afin de payer ces gens-là? Je ne veux pas leur faire perdre un sou du capital qu'ils nous ont prêté, mais je veux les payer. Ces gens-là nous font perdre aujourd'hui $18,400,000 d'impôt sur le revenu que nous pourrions recouvrer d'eux et près de $9,000,000 d'intérêt que nous paierions en moins.

Je tiens à féliciter mon honorable ami d'avoir souligné ces faits ici. Cependant, je serais disposé à aller plus loin encore qu'il ne le fait. Je serais d'avis que nous convertissions toute notre dette de guerre dont le chiffre dépasse deux billions de dollars. Par cette conversion de notre dette, nous obtiendrions du capital à un intérêt plus bas et les nouvelles obligations seraient sujettes aux impôts; il est tout probable que nous pourrions épargner 100 millions de dollars par cette opération.

Le très hon. M. MEIGHEN: De quelle façon l'honorable député arrive-t-il à ce chiffre de recettes fiscales comme provenant de ces obligations?

M. SPENCER: A l'heure qu'il est, si j'ai bien compris, nous avons pour au delà de 931 millions d'obligations exemptées de toute taxe. Or, je suppose que l'honorable député de Laprairie a calculé l'impôt sur ces valeurs à raison de 2 p. 100; toutefois il aurait pu sans crainte relever quelque peu le chiffre de l'impôt.

Le très hon. M. MEIGHEN: De quelle façon arriveriez-vous à ce chiffre?

M. SPENCER: Ce ne sont pas mes chiffres; ce sont ceux de l'honorable député.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peu importe de qui ils sont; c'est une affaire de conjecture purement et simplement. De fait, voilà une supposition à l'aveuglette de la pire espèce.

M. SPENCER: Je répondrai simplement ceci: pour ce qui est des gros revenus actuellement sujets à l'impôt, cette supposition n'outrepasse aucunement les limites de la réalité. D'après les chiffres que l'honorable député a cités, on percevrait 18 millions sur la richesse supplémentaire que nous ne taxons pas à l'heure actuelle.

Le très hon. M. MEIGHEN: D'abord, personne ne peut dire où se trouvent ces revenus. En second lieu, si ces revenus étaient imposables, ils seraient placés ailleurs et il serait peut-être impossible d'en rien retirer par voie d'impôts. Si ces revenus étaient imposables, les fonds seraient placés ailleurs.

M. SPENCER: J'ai fait observer à la Chambre que notre passif le plus considérable est l'intérêt sur notre dette nationale. Le ministre des Finances (M. Robb) ne nous a pas appris que nous puissions éviter les dépenses soi-disant obligatoires. Il est cependant des personnes dans diverses parties de l'univers, que l'on considère comme de bons économistes, qui prétendent que c'est possible, et je désire traiter cet aspect de la question durant quelques instants.

Nous savons tous que l'émission d'obligations est appuyée par notre actif national. Le ministre intérimaire des Finances nous a dit il y a un an qu'il n'y avait rien de moins ni de plus que cela. Nous nous sommes donc servis de notre crédit public non pas directement mais au moyen d'une agence intermédiaire, et à ce sujet nous acquittons un taux élevé d'intérêt. Nous prélevons nos revenus de quatre manières: la première, par des impôts, la deuxième, par des bons du trésor; la troisième, par des obligations, et la quatrième, par des émissions directes. D'abord, durant la guerre, nous n'avons pas prélevé assez de revenus au moyen d'une imposition directe, étant donné les profits énormes qui étaient réalisés. Nous reconaissons tous que l'inflation a sévi durant les hostilités, et qu'elle a augmenté rapidement en même temps que la marche de la guerre. L'une des principales raisons de cette inflation est la somme énorme d'argent et de crédit qui a circulé sans l'imposition nécessaire des contribuables. Même, si je comprends bien, durant cette époque, il n'y a environ que 6 p. 100 de notre revenu qui soit provenu des impôts directs. Si les taxes avaient été en proportion voulu de l'argent et du crédit en circulation, cette inflation n'eût pas existé. Comme je viens de le mentionner, la deuxième manière de prélever des fonds est celle des bons du trésor—

le Gouvernement du jour donnant des bons du trésor aux banques particulières. Au mois de juin dernier, nous avions emprunté des banques particulières du pays un peu plus de 91 millions et nous ne payions pas moins de 5½ p. 100 sur ces billets. Sous le régime de la loi de 1914 relative aux finances les banques avaient l'opportunité de remettre ces bons au conseil du trésor et de se faire avancer des billets fédéraux à ¼ p. 100 de moins que payait le Gouvernement aux banques, à savoir 5 p. 100. La question a été discutée au comité des banques à cette époque; la Chambre en a ensuite été saisie, et je suis heureux de constater que le montant en souffrance alors a été acquitté depuis.

Le troisième moyen d'obtenir des revenus, celui des obligations, est général. Il en est qui croient que ce moyen est illimité. Cela n'est pas. Il y a deux raisons qui empêchent les émissions additionnelles d'obligations; l'une est lorsque les garanties ne sont pas suffisantes et l'autre lorsque le peuple ne peut supporter de plus lourds impôts pour faire face à l'intérêt sur les obligations déjà émises. Le Canada ne sera pas arrêté par la première de ces deux raisons d'ici à longtemps vu ses ressources immenses, mais quant à l'autre motif, il peut nous inquiéter plus tôt que ne le croient plusieurs.

Il y a trois classes de nations en ce qui concerne la politique financière. En premier lieu, il y a celles qui prélèvent une somme de revenus égale à ce qu'elles paient; deuxièmement, il en est qui émettent des obligations pour équilibrer leur budget; troisièmement, il y a celles qui ont recours au papier-monnaie et émettent des billets sans aucune sauvegarde contre l'inflation. Le Canada est classé dans la deuxième catégorie, parce que depuis des années il a fait face à ses déficits au moyen d'obligations. Nous avons eu l'inflation durant la guerre et elle s'est accrue graduellement durant six ans. Elle ne nous a pas trop effrayés parce qu'elle a augmenté peu à peu. Lorsque ceux qui étaient à la tête des affaires du pays ont adopté un régime de déflation, ils n'ont pas pris six ans pour le faire comme ils auraient dû, mais cette déflation en une seule année a été aussi considérable que l'inflation répartie sur une période de six ans avec le résultat que les industries en ont souffert terriblement, surtout l'agriculture. L'actif de cette industrie n'a pas seulement diminué de moitié mais même d'un tiers, et, incidemment, ses dettes ont augmenté dans la même proportion.

En ce qui concerne les critiques qui ont été faites par plusieurs aujourd'hui au sujet du Gouvernement se servant d'institutions particulières pour profiter de leur propre crédit, je citerai quelques observations de M. Thoresby, une autorité dans les questions financières en Angleterre. Il dit:

Cependant, ce qu'il y a de plus stupide dans l'administration de nos finances nationales est que, en 1694, durant le règne de Guillaume et de Marie, nous avons emprunté de la Banque d'Angleterre 1,200,000 livres sterling à 8 p. 100 (taux réduit dans la suite) et avec le temps, l'intérêt composé a porté cette somme à 14,686,000 livres sterling. Puis, dans un certain intervalle, un quart de ce montant a été remboursé de sorte que, en 1860, la Grande-Bretagne devait à la Banque d'Angleterre 11,015,000 livres sterling.

Et aujourd'hui, soixante-quatre ans plus tard, nous devons encore à cette institution 11,015,000 livres sterling, et, chaque année nous payons l'intérêt sur ce montant. Cependant, par l'intermédiaire de cette banque, nous distribuons près de 300 millions de livres sterling de circulation sous forme de billets du trésor exempts d'intérêt.

Quelques personnes croient que le soi-disant emprunt des banques par le Gouvernement est une sortie de fonds de ces institutions qui ont parfaitement le droit, comme elles l'ont fait, de demander un intérêt de 5½ p. 100. Je voudrais citer à la Chambre l'opinion exprimée, à ce sujet, par le docteur Adam Shortt lors d'une conférence qu'il fit à l'université du Manitoba en 1919. La voici:

Ainsi, un crédit de cinq millions de dollars accordé au Gouvernement n'est, en somme, qu'une inscription dans les livres de la banque et lorsque le Gouvernement émet, sur ce crédit, des chèques payables aux fabriques de munitions, aux compagnies de transports et aux fournisseurs de toute catégorie, la plupart des fonds ne quittent pas la banque intéressée; il s'agit tout simplement d'inscription au débit et au crédit dans les livres. Même lorsque ceux auxquels les crédits sont transférés se trouvent clients de banques différentes, l'échange de ces crédits entre les diverses banques par l'intermédiaire de la chambre des compensation fait qu'en définitive ils s'annulent mutuellement. Donc un crédit, même de cinq millions de dollars avancé au Gouvernement entame peu ou point les ressources de la banque individuelle et pas du tout celles du groupe général des banques sauf quand le change intervient.

Voici un exposé succinct de la situation faite par le professeur Saddy, de l'université d'Oxford; et son opinion est corroborée par le très hon. Reginald McKenna et M. le major C. H. Douglas, de Londres, Angleterre:

Un autre fait très conséquent qu'il importe de souligner c'est que virtuellement tous les fonds (ou comptes de banque) aux mains du corps social ont pris existence à l'origine sous forme d'avance provenant du système bancaire. Ils ne peuvent pas venir d'ailleurs ni sous une autre forme que celle de prêts. Cette vérité qui renverse toutes les anciennes conceptions qui tenaient les prêts pour des fonds tirés de dépôts existant antérieurement est démontré de façon irréfutable dans les ouvrages du major Douglas et, de fait, a été reconnue depuis par M. McKenna, président de la *Midland Bank*. Voici la genèse de la monnaie:

(1) La banque l'imprime ou la crée par inscription;

(2) Elle entre en circulation sous la forme d'un prêt à quelqu'un;

(3) Elle est déboursée et devient alors un "dépôt" au nom de celui qui la reçoit.

Il va sans dire que le remboursement des prêts annule, à mesure, une valeur équivalente en dépôts. Je me rallie à l'opinion exprimée par le major Douglass, sur la genèse et la fonction du crédit, lorsqu'il comparut devant le comité de la banque en 1923. Dans la suite il maintint,—opinion confirmée par nombre d'autres hommes éminents,—qu'un gouvernement devrait prêter et non pas emprunter.

Un mot maintenant touchant la situation des chemins de fer. C'est là sûrement un des plus graves problèmes que le pays ait à résoudre. J'incline plutôt du côté de l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) et de l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) et des autres honorables collègues qui nous proposent de réunir les deux grands réseaux ferroviaires sous une seule administration. Il est estimé que cette fusion, et l'élimination conséquente du gaspillage et du chevauchement qui n'ont pas de raison d'être, assureraient une économie d'entre 50 et 75 millions de dollars.

A présent j'aborde une autre question. Je tiens à protester formellement, encore une fois, contre le maintien, au Canada, d'un régime qui centralise la réglementation du crédit. Voilà vingt ans nous avions trente-quatre maisons de banque; aujourd'hui nous en avons douze. Sur les douze, dix ont leur siège social dans les villes de Montréal et de Toronto. A mon sens pareille situation est très grave. La réglementation centralisée du crédit conduit fatalement à la centralisation de la direction de l'industrie; il est fort probable que la situation pénible des Provinces maritimes où le commerce est stagnant et les gens quittent le pays en grand nombre, résulte pour une large part de ce que les provinces en question n'ont pas de bureau chef de ces banques et que leurs opérations financières doivent, par conséquent, s'effectuer sans la direction d'un bureau des provinces centrales. La situation est à peu près la même dans l'Ouest et, selon moi, résulte des mêmes causes.

Encore, ce régime de centralisation provoque une vive concurrence, non pas pour abaisser les taux d'intérêt, mais pour ouvrir de nombreux bureaux dans les divers centres; à tel point que nous sommes encombrés de succursales des banques. J'ai sous les yeux un état comparatif du nombre des banques aux Etats-Unis et au Canada, état tiré de l'almanach Raud-McNally de 1921. D'après ce relevé les banques suivantes fonctionnaient aux Etats-Unis:

Banques nationales	8,191
Banques d'Etat et compagnies de fiducie	22,413
Banques privées	1,207
	31,811

soit 289 par million de population.

Suivant une publication de l'Association des banquiers canadiens, il y a chez nous 4,850 banques et succursales, ou 539 par million de population. Certaines régions, pourrais-je dire, ont trop de banques tandis que d'autres en sont entièrement privées. J'ai ici une liste de diverses villes ayant un nombre de succursales de banques; je l'ai cueillie dans un relevé publié, voilà quelque temps déjà, par un banquier canadien. Laissant de côté les endroits qui n'ont qu'une ou deux, voire même neuf banques, je trouve que:

5 villes ont 10 succursales; 5 villes ont 11 succursales; 2 villes ont 12 succursales; 3 villes ont 13 succursales; 2 villes ont 14 succursales; 1 ville a 17 succursales; 1 ville a 18 succursales; 1 ville a 23 succursales; 2 villes ont 24 succursales; 1 ville a 26 succursales; 1 ville a 39 succursales; 1 ville a 43 succursales; 1 ville a 45 succursales; 1 ville a 55 succursales; 1 ville a 82 succursales; 1 ville a 87 succursales; 1 ville a 220 succursales.

Je me demande ce que les contribuables diraient si le Gouvernement, qui administre le service des postes, établissait dans ces différentes villes un aussi grand nombre de bureaux de postes. Je n'ai aucun doute qu'une pareille façon d'agir ne soit vivement critiquée. Lorsque la question a été soulevée à la Chambre, l'autre jour, le ministre intémaire des Finances (M. Robb) que je regrette de ne pas voir à son siège, a prétendu qu'un certain député de notre groupe l'avait prié d'intervenir pour empêcher la suppression d'une succursale de banque. Je dois dire que je suis le député visé et je n'ai certainement rien à cacher au sujet de la demande que j'ai faite. La banque en question desservait une très bonne région agricole peuplée jusqu'à une distance de trente milles d'un côté et quarante de l'autre. Pour une raison quelconque, cette banque qui faisait de bonnes affaires a voulu supprimer la succursale, probablement pour diminuer les frais généraux. La localité se serait ainsi trouvée absolument sans établissement financier. Or, j'estime qu'une agglomération de cette importance a le droit d'exiger un service bancaire. Je dis exiger, parce que nous avons donné aux banques existantes un monopole tout à fait privilégié et que, en vertu de la loi des banques, nous empêchons les institutions possédant un petit capital de s'établir dans beaucoup de ces endroits où elles viendraient faire faire des affaires, si on le leur permettait.

Il y a un autre sujet que je tiens à soulever et qui, je le regrette, n'a pas été suffisamment discuté jusqu'ici et, autant que je sache, n'a jamais été mentionné par les hauts fonctionnaires de l'administration. Il s'agit des effets de la science et des inventions sur l'industrie et aussi, bien entendu, de l'intensité de rendement qui nous permet de fabriquer d'immenses quantités d'articles en beaucoup moins de temps qu'autrefois. Nous entendons souvent préconiser, dans le discours du trône et dans beaucoup de discours prononcés dans cette enceinte, la nécessité d'une plus grande production. Or, suivant moi, c'est un appel qu'il vaudrait mieux ignorer, car le problème ne consiste pas dans l'insuffisance de production, mais bien dans l'insuffisance de consommation. On ne consomme pas assez, parce qu'on n'a pas les moyens d'acheter. Les produits ne manquent pas et on peut encore en augmenter considérablement la quantité. Les ouvriers désireux de travailler ne manqent pas non plus. Il y en a des milliers actuellement sans emploi, qui voudraient travailler et produire. Entre les deux il y a la finance régie par des particuliers, alors qu'elle devrait être régie publiquement par l'entremise de cette Chambre, mais on ne l'a guère fait jusqu'ici. Justement parce que notre système financier ne fonctionne pas comme il devrait, on se rend compte, aujourd'hui, que les gens ne sont pas en état d'acheter les marchandises fabriquées, ce qui fait qu'un grand nombre d'ouvriers sont sans emploi.

Depuis quelques années on étudie beaucoup ce problème de la puissance d'achat. Les nations n'ont pas pu vendre comme elles l'auraient voulu, dans leur propre territoire, faute d'une suffisante faculté d'achat; aussi essayent-elles de vendre leur surplus en dehors. Tous les pays cherchent à faire la même chose et c'est la guerre économique, qui aboutira à un désastre, si l'on ne change pas de système. A ce sujet, je citerai ce que dit M. W. H. Wakinshaw, M.A., autrefois de Exeter College, Oxford:

> Le résultat final est qu'il ne reste pas pour ce qu'on produit le pouvoir d'achat supplémentaire et simultané qui est nécessaire pour en assurer la vente au public du pays même. Il faut alors exporter et on a, par conséquent, la lutte pour s'emparer des marchés étrangers, en même temps que la lutte pour bénéficier du pouvoir d'achat de l'extérieur. Voilà quelle est essentiellement la clef de la rivalité commerciale des grandes nations industrielles qui, à moins qu'on en attaque et corrige les causes, entraînera inévitalement le monde dans une autre guerre, et peut-être l'extinction de la civilisation occidentale telle que nous la connaissons.

Comme je l'ai déjà dit, je regrette que le ministre intérimaire des Finances n'ait pas mentionné ce sujet dans son exposé budgétaire, car il doit en comprendre la gravité.

[M. Spencer.]

Nous savons parfaitement que la faculté d'achat ne peut pas dépasser le revenu. Pour le confirmer, je citerai les paroles de M. Babson devant le Board of Trade d'Ottawa en 1922. Voici ce qu'il disait:

> La faculté d'achat des consommateurs est au bout du compte déterminée par le chiffre total de leur rémunération. Quelles que soient les idées qu'on puisse avoir à l'égard du travail et du capital, on doit se rendre compte qu'en définitive la faculté de dépenser, la puissance d'achat de la nation ou de la société, n'est pas autre chose que le chiffre totale de la rémunération de ceux qui la composent.

Le perfectionnement des machines diminue bien entendu l'emploi de la main-d'œuvre, et moins on emploie d'ouvriers, plus il y a de chômeurs à qui l'on doit donner des secours pour leur subsistance, ce qui réduit d'autant le pouvoir d'achat de ceux qui sont employés. Pour donner à mes collègues une idée de la façon dont la science remplace l'homme par la machine, on me permettra de citer ce qui suit:

> Le travail d'une semaine des filatures du Lancashire pourrait suffire à l'approvisionnement de l'Angleterre pendant une année. Aux Etats-Unis, au lieu de l'ancienne machine à tricoter les bas qui servait il y a trente ans et avec laquelle un ouvrier surveillant six machines pouvait tricoter 432 bas par jour, on emploie aujourd'hui des machines automatiques, un ouvrier dirigeant 25 machines et produisant 3,600 bas par jour. Un excavateur à vapeur moderne exécute le travail de 200 hommes. Arrol & Co. ont fabriqué une machine à poser les briques, utilisée actuellement à Glasgow et qui peut, dirigée par trois hommes, poser de 1,200 à 1,500 brique à l'heure. Le " Mechanical Woodman " de Wade permet à un homme d'accomplir le travail de 30 hommes. Il peut scier un arbre de 3 pieds de diamètre en quatre minutes. Dans une aciérie de Sheffield on peut fabriquer des massets d'acier d'un pouce et trois quarts au taux de 100 tonnes par jour et sans recuire. Ce travail emploie 4 hommes.

Touchant ce même problème, je vais citer lord Moulton qui écrit dans l'*Observer* en date du 22 juin 1919.

> Le savant peut aujourd'hui dire au monde: Si vous voulez reprendre la guerre, la puissance que je mettrai entre vos mains vous permettra seulement de détruire plus complètement l'univers. Mais si vous voulez conserver la paix et accepter l'aide que je vous offre, je vous mettrai entre les mains des richesses plus grandes que vous ne sauriez imaginer.

Il se trouve dans la bibliothèque du Parlement une brochure fort intéressante intitulée "The Inversion of Science" par le professeur Soddy. Dans cet ouvrage, le professeur Soddy démontre que la science au lieu de libérer l'humanité, comme on le croyait, finira par la conduire à l'esclavage si nous ne savons pas l'utiliser. Un nombre considérable de déclarations dans ce sens ont été faites par des hommes connus. Je vais citer M. Arthur Kitson. C'est un ingénieur fabricant et une autorité en matière de finance et d'économie. Il est président de la Ligue britannique de ré-

forme des banques. Parlant de ce problème, il dit:

Il est certain que le besoin de main-d'œuvre va toujours en diminuant à mesure que le nombre des inventions augmente le rendement industriel. En réalité, le problème que nous devons résoudre n'est pas seulement de trouver un emploi constant à nos ouvriers, mais bien plus de leur fournir les articles nécessaires à la vie et le confort grâce à l'abondance des articles fabriqués. Même aujourd'hui, le travail de moins de 10 p. 100 de la population suffit pour donner le confort à tous les habitants du pays. En imaginant que les inventions et les découvertes du prochain demi-siècle aient pour résultat de remplacer tous les ouvriers par des machines, est-ce que la masse des habitants du globe doit périr?

Une autre autorité, sir Charles Sykes fabricant du Yorkshire, dit en parlant de cette question:

Le problème du chômage et ses causes ne sont pas dus à un mauvais système de production, mais à un système défectueux de distribution.

Je désire présenter à la Chambre un autre sujet qui prendra de plus en plus d'importance et qu'à mon sens, nous devrions étudier dès maintenant. Je parle de la concentration des richesses. Le système actuel tend plutôt à créer d'immenses fortunes qu'à distribuer les richesses. J'ai sous les yeux d'intéressants chiffres pris dans l'Annuaire du Canada et je vais les citer. On trouvera ce qui suit, d'abord à la page 155.

Nombre de familles énumérées au recensement de 1921	1,901,227
Déduction du nombre payant la taxe sur le revenu (p. 808)	281,182
Nombre de familles ne payant pas l'impôt sur le revenu — Ayant moins de $2,000 de revenus ou des exemptions, elles représentent 85.2 p. 100 du total	1,620,045
Nombre d'hommes de plus de 20 ans, en 1921 (p. 157)	2,603,217
A déduire ceux qui payent l'impôt sur le revenu (p. 808)	281,182
Hommes mariés et célibataires de plus de 20 ans n'ayant pas assez de revenus pour payer la taxe, moins de $2,000, ou $1,000 d'exemption (89.199 p. 100) soit un total de	2,322 035

Cas où des salariés ne peuvent exister et laisser un surplus à leur mort.

Les salaires annuels moyens des salariés employés dans l'industrie manufacturière (p. 434) ont été comme suit:

Année.	Nombre.	Traitement moyen par an.
1919	594,118	$ 941
1920	496,052	1,103
1921	440,364	1,002

Vous remarquerez que le salaire moyen a baissé de 1920 à 1921. Le tableau continue:

Traitements moyens annuels des fonctionnaires fédéraux du Canada. (Voir le rapport Malcolm, p. 1043):

Année.	Nombre.	Salaire moyen par an.
1918-1919	43,492	$ 960
1919-1920	50,307	1,043
1920-1921	41,641	1,399

Et j'attire l'attention de la Chambre sur le fait qu'en dépit du relèvement des salaires, le minimum exigé pour entretenir une famille moyenne et selon le chiffre du ministère du Travail est de $1,605—voir par 431 et 433 de la *Gazette du Travail*, 1924—chiffre qui dépasse de $206 le traitement moyen le plus élevé.

J'ai encore un autre intéressant tableau touchant les richesses du Canada et leur distribution. Il est puisé dans l'Annuaire du Canada, page 807, comme suit:

Chiffre total de la population	8,788,483	
Total estimé de la fortune nationale 1920	$22,483,841,122	
Richesse par tête	$ 2,588	
Valeur totale de la production	$ 5,000,000,000	
Moins la dépréciation	500,000,000	$4,500,000,000 (p. 219)
Nombre de familles en 1921		1,901,227 (p. 155)
Revenu moyen par famille	$ 2,366	

J'arrive maintenant à un fort intéressant tableau que je trouve à la page 808 de l'Annuaire du Canada 1922-23. C'est un tableau indiquant la distribution des fruits et produits du travail et de l'entreprise sous le régime du système financier et économique qui existe au Canada en 1923.

Distribution (impôts sur le revenu)

N° à l'impôt sur le revenu.	de tous assujettis.	Montant sur le revenu acquitté.	Pourcentage de tous les impôts du revenu.
380	.14	$ 8,212,112	25.77
801	.28	3,810,107	11.96
1,181	.42	12,022,219	37.73
20,464	7.28	11,814,387	37.07
21,645	7.70	23,836,606	74.80
259,537	92.30	8,030,762	25.20
281,182	100.00	31,867,368	100.00

En comparant, l'on trouve que 14 p. 100 des assujettis acquittent 92.30 de l'impôt sur le revenu, et même un peu plus. Tout le monde reconnaît que la pauvreté suit souvent la grande richesse, l'accumulation des biens chez un certain nombre prive naturellement les autres d'autant de revenu Poursuivant mon raisonnement, je dis donc: ceux qui ont plus de revenus qu'ils n'en peuvent dépenser, une fois leurs besoins et leur luxe satisfaits, placent l'excédent dans des entreprises ou l'appliquent à l'achat de bons ou d'obligations rapportant des intérêts. Dans le premier cas, la production déjà plus que suffisante est augmentée,—et à ce sujet je ferai remarquer que l'abondance tue plus de monde que la misère,— et dans le deuxième cas, l'intérêt des obligations à payer à échéance représente

une taxe équivalente qui affaiblit d'autant la puissance d'achat des masses. L'on peut répondre que la puissance d'achat de ceux qui touchent cet intérêt s'en trouve accrue, mais ceux-là sont déjà en état de se procurer le nécessaire et le superflu. C'est toujours le cercle vicieux. L'argent suit l'argent, comme dit l'adage, et c'est ainsi que non seulement aux Etats-Unis mais au Canada, s'allonge graduellement la liste des millionnaires et des gens riches, en même temps qu'augmente le nombre de ceux qui ont peine à joindre les deux bouts. En écoutant l'exposé financier de l'honorable ministre intérimaire (M. Robb), je remarquais que malgré le chômage cette année, cette catégorie de contribuables avait encore assez de revenus pour fournir à la trésorerie $2,350,000 de plus que l'année d'avant.

Maintenant, je demande au ministre de la Justice (M. Lapointe) de proposer bientôt des modifications à la loi de faillite, afin que les cultivateurs puissent s'en prévaloir. Il y a lieu d'amender la loi sur plusieurs points, le ministre le sait, et je le crois bien disposé aussi. Qu'il me permette de lui dire que ces modifications s'imposent si nous voulons arrêter la désertion de la terre dans certaines régions et surtout dans l'Ouest. Un grand nombre de gens n'ont pas d'autre moyen de sortir de leurs dettes que de quitter le pays. Ce sont d'excellents colons qui connaissent bien leur métier et le meilleur moyen de leur aider c'est de modifier la loi de faillite de manière à leur permettre de régler leur situation financière et de recommencer à neuf. Et ce serait une bonne chose, non seulement pour eux mais pour le pays également. Quant à ceux qui ne se prévalent pas de la loi de faillite mais qui ont besoin de fonds à meilleure condition qu'actuellement, je prierais le ministre intérimaire des Finances de faire son possible pour leur procurer à cette session un régime de crédits agricoles à long terme et à terme moyen ou intermédiaire, à long terme avec amortissement, et à deux ans, trois ans, pour les prêts à durée intermédiaire. Chacun sait que le système actuel de crédit est très dispendieux pour le cultivateur. Il est tout à fait injuste de limiter le crédit à trois ou quatre mois, et moyennant 8 à 10 p. 100, dans une industrie qui ne rapporte pour ainsi dire qu'une fois l'an. Je m'adresse ensuite au ministre des Chemins de fer (M. Graham), relativement aux tarifs des marchandises qui sont trop élevés et je le prie surtout de voir à ce que ses administrateurs ou la commission des chemins de fer abolissent le tarif des montagnes, là où nous n'avons pas de rampes excessives, je veux dire sur le National-Canadien, entre l'Alberta et la Colombie-Anglaise.

Je désire toucher à deux autres sujets. Je n'ai pas encore parlé de l'évènement le plus grave—de ces dernières semaines, c'est-à-dire la situation des mineurs du Cap-Breton. Voici un extrait du *Maritime Labour Herald* que je vais lire et commenter:

La lutte

Après un exposé de la lutte gigantesque qu'ont à soutenir les mineurs de la Nouvelle-Ecosse contre la British Empire Steel Corporation, le comité national de la Trade Union Educational League a prié tous les travailleurs de venir à leur secours dans une circulaire ainsi conçue:

Circulaire du comité national de la Trade Union Educational League

* * *

La Besco avoue brutalement son but et est confiante quant au résultat. Le vice-président McLurg de la Besco dit: "Ils vont perdre la partie. Nous avons les atouts. Qu'ils chôment deux ou six mois, peu importe. Tôt ou tard, ils viendront à nous." Vous avez là le capitalisme sans masque. Nous sommes maîtres de vos emplois, nous vous avons systématiquement affamés, vos femmes et vos enfants souffrent de la faim, vous allez vous rendre et accepter nos conditions, dit Besco la brute.

C'est là un défi aux travailleurs de l'Amérique du Nord. La British Empire Steel Corporation agite les chaînes de l'esclavage devant les mineurs de la Nouvelle-Ecosse et insulte ces derniers. Vous vous chargerez encore de ces chaînes avec plaisir, déclare ce poulpe monstrueux, "dans deux ou six mois, peu importe." Nous avons la milice et toutes les forces répressives de l'Etat, tandis que vous n'avez que vos estomacs vides.

J'admets que ce sont là des paroles dures, mais on ne les aurait pas écrites sans cause, et lorsque de telles paroles sont écrites et publiées dans les journaux, il nous faut admettre que nous sommes plus ou moins en présence d'une crise. J'ai toujours cru que l'une des premières fonctions du Gouvernement est de voir à ce que le nombre de ceux qui n'ont rien à perdre dans le pays soit aussi restreint que possible. Nous avons au Cap-Breon un grand nombre de mineurs qui en ce moment n'ont pratiquement rien à perdre; et lorsque des hommes en arrivent à ce point, on ne sait pas toujours ce qui va se produire. L'individu qui a quelque chose à perdre, un intérêt quelconque, même une maison, bien humble peut-être, n'attirera pas la destruction sur sa localité s'il peut l'empêcher, car il sait qu'il a quelque chose à perdre. Si nous manquons de prudence, nous en viendrons graduellement au point où nous aurons un très grand nombre de gens—un trop grand nombre de gens—dans ce pays qui n'auront rien à perdre, et la situation deviendra alors des plus graves. Je désire conséquemment appeler l'attention du Gouvernement sur cette situation critique, et j'espère sincèrement, bien que l'on n'ait encore rien fait parce qu'on ne voulait pas enfreindre l'autonomie provin-

ciale, que l'on ne laissera pas la situation s'aggraver au point que ceux qui souffrent se croient forcés de recourir à des mesures extrêmes.

Pour ce qui est de mon vote sur le budget, je me rappelle que le gouvernement actuel fut élu avec un programme presque identique à celui sur lequel j'ai été élu, programme rédigé en 1919, mais que l'on semble avoir entièrement oublié. Au cours des deux premières années de pouvoir, le Gouvernement semble avoir souffert de cette même perte de la mémoire, mais en 1924, se rendant probablement compte que la défaite l'attendait s'il ne faisait pas quelque chose, on opéra certaines petites réductions dans le tarif. Les réductions sur les instruments aratoires s'élevaient, je crois, à la somme infinitésimale de 83 c. par demi-section. Cette année, cependant, Dieu sait pourquoi, on a reculé d'un pas, peut-être sous l'inspiration de certains intérêts occultes, que nous ne comprenons probablement pas; je ne sais, mais certains intérêts exercent une pression et le Gouvernement oublie ses engagements de 1919; vraiment, on nous a présenté un budget que l'on aurait pu attendre d'un gouvernement conservateur, mais non d'un gouvernement libéral. Je serai donc forcé de voter contre le budget.

En terminant, monsieur l'Orateur, je ne pourrais mieux faire que de citer des paroles très justes de M. Lloyd Roberts qui rappelle un passage d'un livre qu'a écrit le premier ministre:

Le pauvre qui chôme

Nous entendons souvent parler de "ceux qui travaillent et ploient sous le fardeau", mais leur sort est doux si on le compare à celui de ceux qui ne travaillent pas, mais qui ploient sous le fardeau. Le nombre de ces derniers est légion et augmente chaque jour. L'ancienne politique d'indifférence de la part de l'autre groupe est à la veille de disparaître. Les fondations mêmes de notre ordre social s'ébranlent. Grâce aux siècles de progrès, nous ne pouvons plus, comme les barons de l'Europe au moyen âge, boire, manger et jouir pendant que le peuple périt. Le premier ministre tient à peu près le même langage: "Soyons persuadés que le malaise qui existe aujourd'hui dans le monde industriel n'est pas éphémère et transitoire; ce n'est pas une simple conséquence du conflit effroyable qui a remué la société jusque dans ses fondations. C'est la voix de l'humanité souffrante qui demande justice dans le domaine de l'industriel..... La vérité est plus forte que l'épée, et dans l'entente et la coopération entre toutes les parties intéressées, et non dans la coercition des uns par les autres, se trouve le seul espoir d'une solution finale."

M. BOUCHER: Monsieur l'Orateur, à l'occasion de la mesure budgétaire que l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb) soumet présentement à l'approbation de cette Chambre, qu'il me soit permis d'exprimer mes vues personnelles, et ce que je crois être l'opinion des électeurs que je représente, sur la situation générale des affaires du pays et plus particulièrement sur les besoins du comté d'Yamaska.

Je ne suis pas un pessimiste ni un broyeur de noir. J'ai trop confiance dans les ressources pour ainsi dire illimitées de mon pays, j'ai trop confiance dans la jeunesse et dans la virilité du peuple canadien, pour ne pas ouvrir mon âme toute grande à l'espérance de voir le Canada, dans un avenir prochain, prendre un essor inouï dans la voie du développement et du progrès et bondir d'étape en étape au rang de grande nation du monde. Mais il est inutile de nous illusionner sur la situation présente. Mieux vaut voir les choses en face. En vain voudrions-nous la saisir, la prospérité n'est pas encore à la portée de notre main.

C'est que nous avons tenté une terrible aventure. Des politiciens fanatisés ont exigé du Canada un effort au delà de ses forces. Sa participation outrée à la guerre la plus monstrueuse de tous les temps l'a frappé dans le plein essor de son développement. Il en est revenu blessé, meurtri, portant au flanc une plaie lente à guérir. Pourtant, nous étions sur cette libre terre d'Amérique dans une situation privilégiée. Maintenant que les passions sont calmées, je vous le demande, monsieur l'Orateur, n'avons-nous pas à regretter de nous être laissés emporter trop loin, d'avoir cédé à des sentiments qui ne sont pas inspirés par les vrais intérêts et les aspirations naturelles de la patrie canadienne?

Nous nous sommes lancés aveuglément dans une mêlée qui nous a rapporté quoi? La gloire? Monsieur l'Orateur, la gloire est une bien piètre consolation. Non! Nous n'avons rien gagné, rien! si ce n'est une expérience payée bien cher et dont le peuple canadien doit tirer parti pour guider sa conduite future.

Ne serait-il pas temps, je me le demande, de songer à nous occuper exclusivement de nos affaires intérieures? L'heure n'est-elle pas venue de sortir de la Société des nations et de cesser de nous grandir sur le bout des pieds pour faire croire que le Canada est une nation qui veut faire entendre sa voix dans le concert des peuples européens et jouer un rôle qui serait ridicule s'il n'était pas aussi naïf et enfantin? Le plus grand besoin du pays, c'est le repos, la tranquillité, c'est de rester à l'écart, de récupérer dans la paix ses forces ébranlées, de tirer parti de sa position tant géographique que stratégique et d'attendre que le temps ferme ses plaies et cicatrise ses blessures.

Pour faire disparaître tout danger d'être entraînés à la participation de guerres futures qui nous seraient étrangères et enlever

tout prétexte d'engagements qu'une diplomatie habile pourrait nous faire souscrire, je suis d'avis, monsieur l'Orateur, que le Canada se retire de la Société des nations, qu'il mette fin à l'envoi de délégations à toutes conférences, soit à Genève ou ailleurs, qu'il rappelle les traités qui ne sont pas de nature purement commerciale et qu'il reste tranquille chez lui à développer ses industries, à améliorer son patrimoine, à réparer ses pertes et à reconquérir une prospérité qui ne s'annonce pas encore comme prochaine.

Après tout, la grande république voisine compte pour quelque chose dans le monde. C'est aujourd'hui l'Etat le plus riche et j'oserais dire le plus puissant. A la fin du présent siècle, les Etats-Unis auront probablement une population de 300,000,000 d'habitants. Quelle nation sur la terre pourra se comparer aux Etats-Unis d'Amérique? Ils nous donnent un bel exemple, plein de sagesse, qu'il nous serait profitable de suivre. Qu'on le veuille ou non, nous sommes un satellite dans l'orbite de l'astre américain et nous ne pouvons pas nous soustraire à la loi de gravitation. La frontière de la patrie canadienne n'est pas dans les Flandres ni aux Dardanelles, comme on l'a prétendu déjà; la frontière de la patrie canadienne est en Amérique et celui qui prétend le contraire peut être un excellent citoyen à tous autres égards, mais ce n'est pas un véritable Canadien, il n'en a ni l'âme, ni la mentalité.

Au nombre des difficultés qui confrontent présentement le Canada, il faut placer au premier rang, je crois, la question de la transportation. C'est un problème excessivement épineux, qui est le plus fort obstacle à l'immigration, dont le pays a un si impérieux besoin, et qui affecte tout particulièrement la plus importante industrie, je veux dire l'industrie agricole.

J'ai souvent entendu exprimer l'opinion, dans cette Chambre, qu'en Canada il y a trop de chemins de fer, et cette prétention s'est accréditée à tel point qu'elle paraît revêtir aujourd'hui le caractère d'un axiome. Je suis sans doute téméraire, mais je ne puis toutefois souscrire à cette assertion. Si on excepte cette partie du Canadien-Nord de Winnipeg à Sudbury, je ne crois pas que le Canada ait un seul mille de chemins de fer en trop. Nous avons tort de blâmer parfois les promoteurs de ces superbes voies ferrées qui relient l'Atlantique au Pacifique. C'étaient des bâtisseurs d'empire aux larges visions. Si le courant d'immigration n'avait pas été enrayé par la guerre, en 1914, je crois que tous ces chemins de fer seraient dès maintenant sur une base payante.

[M. Boucher.]

M. BIRD: Monsieur l'Orateur, j'invoque l'application du règlement. Je doute qu'il y ait quorum en ce moment dans la Chambre.

M. l'ORATEUR: Je demanderai au greffier de prendre note des noms tandis que je vais compter les députés.

On constate qu'il y a dix-huit députés présents.

M. l'ORATEUR: Il n'y a pas quorum.

Et quelques honorable députés étant entrés en Chambre:

M. l'ORATEUR: Je vais compter de nouveau les membres.

Et les membres ayant été comptés, il est constaté que plus de vingt députés sont présents.

M. l'ORATEUR: Le quorum étant rétabli, la séance continuera. Je regrette beaucoup de constater que souvent le quorum n'est pas atteint. Je suis sûr que, si le pays savait que les sièges sont désertés de la sorte en Chambre, il y aurait de l'agitation à ce propos. D'après l'article 24 du règlement tous les députés doivent assister aux séances de la Chambre.

M. BOYS: Le greffier de la Chambre a-t-il compté exactement, la première fois, ou a-t-on annoncé un résultat erroné?

M. l'ORATEUR: J'ai compté du fauteuil et il n'y avait que dix-sept membres présents, quand il aurait dû y en avoir au moins vingt. A mon avis, le temps est venu d'augmenter de vingt à cinquante le nombre des membres nécessaire pour constituer un quorum.

Quelques hon. DEPUTES: Très bien, très bien!

M. BOUCHER: Il en coûterait au pays probablement trois fois plus pour reconstruire aujourd'hui le Transcontinental-National et le Grand-Tronc-Pacifique. Et a-t-on jamais fait entrer en ligne de compte l'énorme plus-value donnée au pays par ces chemins de fer depuis qu'ils sont exploités? Rien que par delà les Laurentides, dans le nord du Québec, entre la cité de Québec et la frontière de l'Ontario, tout un immense territoire sauvage et ignoré a été transformé et est appelé à rivaliser bientôt avec la vallée du Saint-Laurent. L'activité et la vie règnent où régnait la solitude. Environ trente paroisses ont été établies. La forêt fait place à la ferme. L'usine s'est asservi la houille blanche. Les mines livrent leurs trésors. Des millions de capitaux ont été engagés, et je crois pouvoir affirmer sans crainte que, dans cette partie seulement, la plus-value acquise par le pays couvre, et da-

vantage, le coût de la construction de tout le réseau, d'un océan à l'autre.

Je le répète, monsieur l'Orateur, nous n'avons pas trop de chemins de fer, mais nous manquons d'une chose essentielle pour les mettre en valeur, de ce que certains économistes, dans un langage trop réaliste peut-être, appellent le capital humain: nous n'avons pas assez de population. Ce qui est un problème tout à fait différent. Il s'agit donc d'accroître la population de ce pays et pour cela d'inaugurer une politique active d'immigration, choisie autant que possible parmi les classes les plus saines et les plus assimilables, mais à tout prix il nous faut sans retard attirer sur la terre canadienne une immigration nombreuse dont l'afflux nous aidera à résoudre nos plus grandes difficultés.

Si nous voulons établir l'immigrant sur la terre et faire en sorte qu'il y reste, nous devons tendre tous nos efforts pour que l'agriculture fleurisse et prospère. Et pour obtenir ce résultat, la première condition, je crois, est de procurer au producteur du sol, pour le transport de ses produits, des taux de fret équitables. Tout le problème est là.

La transportation, à des taux réduits, des produits de la ferme, du point de production au point de consommation, enlèverait le principal obstacle au retour à la prospérité de l'industrie agricole. L'immigration agricole affluera au pays lorsque l'agriculture sera dans une situation suffisamment prospère.

Je crois, monsieur l'Orateur, que pour reconstruire l'édifice de la prospérité nationale, il nous faut commencer par la base et non par le sommet; il nous faut d'abord restaurer l'agriculture, rendre à l'industrie agricole la prospérité qui lui manque et donner au producteur du sol le pouvoir d'achat qui lui fait défaut.

Les taux de fret élevés pèsent sur la classe agricole plus lourdement que sur toute autre et je crois que cette vérité n'a pas besoin d'être démontrée.

Lorsque le manufacturier expédie un ballot de marchandises, le fret est chargé au marchand de gros, qui à son tour le charge au détaillant, et ce dernier n'oublie pas de le charger au consommateur. Pour le manufacturier, pour le marchand de gros, pour le détaillant, peu importe le coût du transport, puisqu'en définitive c'est le consommateur qui paie.

Il n'en est pas ainsi pour l'agriculteur. Le prix de sa marchandise est fixé au point de consommation, déduction faite du coût du transport, de sorte que l'agriculteur se trouve dans cette situation unique: comme consommateur il paie le fret sur la marchandise qu'il achète, et comme producteur il paie le fret sur la marchandise qu'il vend. Voilà certes une charge qui pèse trop lourdement sur l'agriculture et qui entrave son essor.

L'an dernier, monsieur l'Orateur, j'ai réclamé pour l'industrie agricole la même mesure de protection qui est accordée aux autres industries en Canada.

Il n'est pas nécessaire, il n'est pas désirable que cette protection prenne la forme d'un tarif douanier; je n'ai pas confiance en un haut tarif pour protéger l'agriculture dans un pays, comme le nôtre, qui exporte sur les marchés du monde la plus grande partie de sa production agricole. Mais il y a d'autres moyens de lui donner une protection équivalente; et pourquoi un de ces moyens ne serait-il pas de lui accorder des taux de fret plus avantageux, de lui donner des taux de faveur pour les produits de la ferme?

On pourra objecter que nos chemins de fer nationaux ne sont pas en position de réduire leurs taux de transport, que leur déficit annuel est déjà assez lourd à porter. Il y a aussi cette autre objection: qu'il ne convient pas de faire, avec le crédit de l'Etat, une concurrence ruineuse au Pacifique-Canadien qui a tant contribué au développement de ce pays. Sans doute, monsieur l'Orateur, je ne crois pas que l'Etat puisse légitimement ruiner une entreprise privée, mais l'Etat pourrait faire payer par la collectivité le déficit occasionné par la réduction de taux et, de cette façon, l'industrie agricole aurait une forme de protection qu'elle réclame et dont elle a besoin.

Toutefois, monsieur l'Orateur, il est facile de trouver un moyen pratique pour solutionner cette question, et si le Pacifique-Canadien est le seul obstacle, je crois que le temps est arrivé pour le Gouvernement de prendre le contrôle de tous les chemins de fer de ce pays.

Du moment que l'Etat est propriétaire de 22.000 milles de voies ferroviaires, autant vaut qu'il fasse l'acquisition de tous les chemins de fer, afin de supprimer la concurrence et la duplicité de service, donner l'uniformité de taux et rendre justice à toutes les parties de ce pays.

Je ne suis pas de ceux qui croient que nos chemins de fer nationaux nous conduisent à la banqueroute. Sans doute nous faisons de lourdes pertes annuelles, mais il n'en sera pas toujours ainsi. Lorsque la population sera augmentée de 5,000,000 d'âmes seulement —et pour peu que nous ayons le courage d'employer des moyens efficaces, cette augmentation ne saurait tarder longtemps,—nos chemins de fer nationaux seront le plus bel actif du Canada.

La proposition de l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) peut paraître hardie,

colossale, exorbitante, mais je crois qu'elle mérite d'être étudiée sérieusement, d'être pesée et approfondie.

Je désire, monsieur l'Orateur, donner mon approbation entière à la politique du Gouvernement quant à ce qui concerne les taux de transport océaniques. J'approuve cette mesure, non que je sois certain de son succès, mais parce qu'elle est une preuve d'initiative, de bonne volonté, et constitue une tentative courageuse pour obtenir un résultat que tout le monde désire.

Qu'il me soit maintenant permis, monsieur l'Orateur, de considérer quelques instants le problème de la transportation dans cette région de la rive sud du Saint-Laurent, entre Saint-Lambert et Lévis, et plus particulièrement dans le comté d'Yamaska, que j'ai l'honneur de représenter.

Cette région est l'une des plus vieilles ouvertes à la colonisation sur le continent américain. Si ce n'est pas l'une des plus florissantes, c'est certainement l'une des plus belles et des plus fertiles. Le recensement de 1681 démontre qu'à l'embouchure de la rivière Saint-François il y avait 37 familles formant un noyau de colonisation qui, peu à peu s'est développé, a reculé la forêt, fondé des paroisses et constitué ce qui est aujourd'hui le comté d'Yamaska. La plupart des familles mentionnées au recensement de 1681 laissent des descendants disséminés dans toutes les paroisses du comté et elles ont essaimé dans les comtés voisins de Drummond, Richelieu, Nicolet et autres. Depuis 250 ans, cette population a généreusement payé à l'Etat des contributions, sous toutes formes et de toute nature, qui se montent à un chiffre énorme, et cependant il y a 25 ans à peine qu'une voie ferrée traverse le comté d'Yamaska. La région de la rive sud du Saint-Laurent est desservie par un chemin de fer appelé The Quebec, Montreal and Southern, qui commence à Saint-Lambert et se termine à Sainte-Philomène, dans le comté de Lotbinière. Voyons maintenant le service donné par cette compagnie.

Entre Montréal et Saint-Cyrille de Wendover, par le National-Canadien, il y a une distance de 70 milles.

Entre Montréal et Pierreville, par The Quebec, Montreal and Southern, il y a une distance de 68 milles.

J'ai fait un relevé des taux chargés par ces deux chemins de fer pour expédier de Saint-Cyrille de Wendover à Montréal, par le National-Canadien, et de Pierreville à Montréal, par The Quebec, Montreal and Southern, et j'en donne le tableau suivant:

	National-Canadien, St-Cyrille	The Quebec, Montreal and Southern, Pierreville
Fromage par 100 liv. moins d'un wagon.. ..	0.36½	0.34
Foin (plein wagon) 40,000 liv..	$58	$72
Animaux (plein wagon, 20,000 liv.)..	$29	$44
Blé, par 100 liv. moins d'un wagon..	0.19½	0.27

Maintenant, pour expédier de Montréal à Pierreville et à Saint-Cyrille de Wendover:

Charbon anthracite, plein wagon, 6$,000 liv...	$45	(Pas de taux fixé)
Charbon bitumineux..	$45	$96
Farine (plein wagon, 50,000 liv.)	$50	$65
Merceries par 100 liv. moins d'un wagon..	0.47	0.57

C'est-à-dire que, sur une distance plus courte de 2 milles et pour transporter les mêmes articles, The Quebec, Montreal and Southern charge des taux de fret d'environ 30 p. 100 plus élevés que le National-Canadien.

Il n'y a qu'un seul item où le tarif est de 0.02½ par 100 livres moins élevé: pour le transport du fromage; et cela est dû au fait qu'une ligne de navigation s'occupe tout spécialement du transport du fromage, entre Pierreville et Montréal.

Monsieur l'Orateur, je parle d'une région agricole comme il n'y en a pas de meilleure dans tout le pays. Cependant la population du comté d'Yamaska n'a pas augmenté depuis 20 ans, celle du comté de Richelieu est restée à peu près stationnaire. Sorel, si bien située au confluent du Richelieu et du Saint-Laurent, qui a connu autrefois des jours de prospérité, si elle n'avait pas les chantiers maritimes, serait descendue au rang de gros village. Quelle industrie importante s'est établie à Sorel depuis vingt ans? Et tout cela, parce que les communications par voie ferrée ne sont pas satisfaisantes. Ne serait-il pas temps pour l'Etat de songer à prendre le contrôle de la ligne du chemin de fer Quebec, Montreal and Southern, depuis Saint-Lambert, et de la continuer jusqu'à Lévis, et ne serait-il pas dans l'intérêt de cette compagnie de se laisser exproprier si elle ne peut exploiter avec profit tout en donnant un service convenable?

Cette question doit intéresser l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Cardin) qui, nous le savons, a tant à cœur les intérêts des citoyens de Richelieu et de Sorel en particulier.

N'intéresse-t-elle pas également l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archam-

bault), dont les électeurs, il me semble, doivent se plaindre avec raison de l'état de choses actuel?

L'honorable député de Lotbinière (M. Vien) est peut-être moins intéressé, mais je suis convaincu que plusieurs paroisses de son comté verraient ce projet d'un bon œil.

Quant à l'honorable député de Nicolet (M. Descoteaux), je suis certain qu'il fera tous ses efforts pour donner aux électeurs du bas de son comté la voie de transport qu'ils ont le droit d'avoir.

Cette question est importante, elle est vitale pour toute la région au sud du Saint-Laurent. Lorsque l'Etat exploite un réseau ferroviaire de 22,000 milles, dans des endroits à peine ouverts à la colonisation, il n'est que juste qu'il ne laisse pas les vieux comtés, qui ont été le berceau de la colonisation dans ce pays, se débattre sous le fardeau de taux de fret oppresseurs.

Cette question s'agite dans mon comté. Les cultivateurs de la Baie du Febvre, au nombre de 167, en ont fait l'objet d'une résolution qui se lit comme suit:

Attendu qu'au prix actuel des produits agricoles, il est impossible aux cultivateurs de supporter les hauts taux de fret présentement en cours.

Il est proposé et adopté à l'unanimité que demande soit faite aux autorités compétentes d'accorder pour le transport des produits agricoles un tarif spécial sur les chemins de fer.

Je crois que le Parlement est l'autorité compétente en la matière et je suis heureux d'appuyer la demande de ces braves citoyens de la Baie du Febvre avec toute l'énergie dont je suis capable.

Je comprends que ce problème est ardu, qu'il ne peut pas être résolu en un jour; mais j'espère et j'ai confiance que la légitimité de la demande qui vient d'être formulée sera comprise et qu'il y sera fait droit.

Je ne croirais pas avoir fait tout mon devoir, monsieur l'Orateur, si je ne revenais à la charge pour demander au Gouvernement cette année encore de limiter les dépenses au strict nécessaire et de pratiquer dans l'administration de la chose publique la plus rigide économie—l'économie est une nécessité aussi bien pour les gouvernements que pour les individus, si nous voulons sortir de l'impasse où nous sommes engagés. Il est incontestable qu'au Canada depuis quelques années, du haut en bas de l'échelle, nous avons contracté des habitudes de prodigalité. C'est une hérésie économique de croire que les dépenses mêmes inutiles activent les affaires. Cela peut être vrai pour un temps, mais le jour vient inévitablement où la prodigalité engendre la misère.

Pour réduire le coût de la vie, il faut diminuer les salaires. Il est inutile de demander à l'ouvrier d'accepter un salaire moindre, si, ici, à Ottawa, dans cette Chambre même, nous ne commençons à donner l'exemple. Quant à moi, je me refuse de demander à un autre un sacrifice que je ne serais pas prêt à accomplir moi-même. Je suis d'avis que l'intérêt public demande une réduction de l'indemnité parlementaire et de tous les salaires des employés civils. Je ne serais pas prêt à proposer moi-même cette réduction, mais si le Gouvernement jugeait à propos de présenter devant la Chambre une mesure dans ce sens, je serais heureux de l'appuyer.

Je crois également que les frais de justice dans ma province sont exorbitants. Nous en sommes rendus à un point qu'il est ruineux de recourir aux tribunaux. Les frais sont trop onéreux.

Je me suis élevé dans cette Chambre contre les abus qu'occasionnait la loi de faillite; sir Lomer Gouin, alors ministre de la Justice, a fait subir d'importantes modifications à cette loi qui donne aujourd'hui entière satisfaction. Les abus ont complètement disparu; dans ma région, depuis que les amendements sont en vigueur, il n'y a pas eu une seule faillite de cultivateur.

Mais nous souffrons d'un autre mal. Nous sommes tombés de Charybde en Scylla. Maintenant ce sont les frais de justice qui nous écrasent.

Je ne parle pas pour le plaisir de critiquer. J'ai été témoin de choses excessivement pénibles. J'en suis venu à la conclusion, et la majorité des hommes d'affaires pensent comme moi, que dans la plupart des cas il est impossible d'exiger en justice le paiement de sa créance sans rendre son débiteur insolvable et en outre perdre son argent.

Pourtant, la condition essentielle de la prospérité d'un pays c'est que la justice soit à la portée de toutes les bourses et qu'elle ne profite pas exclusivement, pour ainsi dire, à une classe professionnelle et aux officiers de justice, comme c'est actuellement le cas dans la province de Québec. Je voudrais que ma voix parvienne à l'oreille de l'homme éminemment distingué qui préside actuellement aux destinées de ma province, qui a trouvé une solution si pratique et si heureuse à l'épineuse question des liqueurs alcooliques et qui, tout récemment, a rendu à sa province le service le plus signalé qu'aucun premier ministre ait rendu à la sienne, en prévenant le désastre financier de la Banque Nationale—deux actes d'homme d'Etat clairvoyant et courageux, et quand je dis courageux, je sais qu'il n'y a pas de plus beau mot dans le vocabulaire de toutes les langues—pour lui dire qu'il reste encore une réforme à opérer qui demande de la clairvoyance et du courage, et c'est la ré-

forme judiciaire, la décentralisation, la simplification des procédures et l'abaissement des frais de justice qui grugent le peuple et le pressurent.

C'est en toute modestie, monsieur l'Orateur, que j'ai fait ces observations. Elles ne sont peut-être pas présentées sous une forme agréable. Je serai satisfait si vous me concédez qu'elles ont le mérite de la franchise et de la sincérité.

On dira peut-être que je suis un idéaliste. Oh! cela ne m'offusquera pas et je ne chercherai pas à m'en défendre, puisque j'estime que tout franc libéral est plus ou moins idéaliste, car c'est l'idée, l'idée généreuse et féconde qui inspire l'action créatrice de lendemains meilleurs.

M. CHURCH: Monsieur l'Orateur, je voudrais tout d'abord exprimer la joie que j'ai ressentie, avec tous les dévoués sujets de Sa Gracieuse Majesté, à la nouvelle que notre bon roi George V s'est rétabli de sa récente maladie. Je fais des vœux pour qu'il soit encore longtemps conservé à l'affection de ses peuples. Le roi George et notre Gracieuse souveraine occupent une place unique dans le cœur des habitants de tout l'empire. Comme son illustre père nul monarque n'a mieux compris et pratiqué le courage, le devoir civique et le dévouement aux intérêts de tous ses sujets. Je suggère que l'on profite de sa rentrée prochaine en Angleterre pour lui voter une adresse de félicitation à l'occasion de son heureux rétablissement.

Son illustre fils Son Altesse royale le prince de Galles le plus haut ambassadeur de la Grande-Bretagne, vient d'entreprendre un autre voyage difficile qui doit durer sept mois, et pour le plus grand bien de l'empire Il aura comme chef d'Etat, presque égalé l'humeur voyageuse du grand empereur romain Adrien. J'espère qu'il fera un heureux voyage et qu'il continuera à resserrer les liens qui assurent l'amitié et la consolidation de l'empire avec toutes ses possessions et qu'il vivra longtemps pour le rendre toujours plus fort. C'est le vœu profond de tout Canadien loyal.

Elu par une circonscription industrielle où le chômage se fait rudement sentir je crois de mon devoir de proposer à la Chambre d'adopter de nouvelles mesures protectionnistes en faveur de nos industries et de se rendre à la nécessité d'établir une loi imitée de la loi anglaise pour la protection des industries le Safeguarding of Industries Act. La protection industrielle a plus d'un aspect. Il y a lieu de la remettre sur le métier pour pouvoir l'adapter aux nouvelles conditions surgies depuis son inauguration en 1878. J'en suis partisan, non pour elle-même, non parce qu'elle est nécessaire au salut du pays. La protection douanière n'a pas à justifier les excellents résultats qu'elle a donnés en Canada. Je la défends par principe et par patriotisme.

Le Canada est appelé à faire son choix entre le protectionisme et le libre-échange car ces deux doctrines sont à l'opposé l'une de l'autre. Le protectionnisme ne concerne pas seulement les industriels et les financiers et ne profite pas uniquement à l'industrie. Outre qu'elle constitue un problème économique des plus importants, la protection est aussi une question de principe et de patriotisme; c'est une question de vie ou de mort pour les Canadiens. Les grands capitalistes qui cherchent à s'accaparer tous les bénéfices du régime protecteur, sont ses pires ennemis; ils font très peu de bien au mouvement. La protection ne devrait pas retenir l'attention seulement des manufacturiers, des banquiers, des producteurs de grain, des coalitions commerciales ou des monopoles. Le système protecteur devrait-être modernisé afin de faire face à la présente situation et il devrait s'étendre à toutes les classes de notre population. La protection tendrait à améliorer la situation du pays à rendre notre population plus heureuse et plus satisfaite; elle procurerait du travail à tous; elle ferait du Canada un pays où les héros qui ont combattu pour sa défense seraient heureux de vivre et mourir, au lieu de s'expatrier comme aujourd'hui.

Je suis fatigué d'entendre certaines gens qui, pour leurs fins égoïstes, tentent d'excuser le maintien du système protecteur à cause de son opportunité. Si la protection se résume exclusivement à une question d'augmenter les bénéfices des manufacturiers ou des banquiers, elle est assurée de disparaître. A mon titre de protectionniste honnête, je suis un tenant du régime protecteur pour l'amour de mon pays et non pas dans l'intérêt du manufacturier ou du banquier. Pour moi, c'est une question de principe et de patriotisme qui tend à l'édification d'un Canada uni. Et je suis d'avis que le principe protecteur devrait être maintenu et étendu de façon à édifier, à développer et à protéger toutes les provinces du Dominion du Canada. Je me propose de faire voir tout à l'heure de quelle manière nous devrions développer et édifier un régime de protection adéquate afin de développer chacune des provinces de la Confédération canadienne selon ses besoins, ses ressources et son développement économique; je ferai la psychologie de la protection appliquée au Canada.

Quarante-sept années se sont écoulées depuis que sir John A. Macdonall, le puissant champion de la protection, inscrivit la vieille politique nationale dans nos statuts et nous

pouvons dire de sir John ce que Rudyard Kipling a dit du grand John Bunyan: "Ses sages enseignements tenaient de la prophétie." Et si vous cherchez le monument de sir John Macdonald, jetez un coup d'œil autour de vous et voyez le pays industriel qu'est devenu le Canada. Cependant, combien plus puissants nous serions au point de vue industriel, si la politique nationale avait été modernisée au lieu de la tolérer comme politique d'opportunité. Si ses principes étaient mis en œuvre et développés, l'exode des nôtres vers les Etats-Unis cesserait comme par enchantement. J'ai foi dans le régime protecteur pour le bien-être qu'il est susceptible d'apporter aux classes moyennes de la population du Canada. Ce programme représente un grand idéal national et je l'appuie pour le bien du pays en général et non pas par esprit de régionalisme. Pour moi, le système protecteur vise au plus grand bien du plus grand nombre, au lieu de servir les fins des particuliers, de favoriser les rapines et les buts égoïtes. A l'heure actuelle, tous les pays reviennent au régime de la protection. Et même l'Angleterre libre-échangiste revient au régime protecteur d'une façon détournée et indirecte par les modifications que l'on a apportées à la loi relative à la sauvegarde des industries—on les trouve inscrites au fameux Livre blanc. Elle a d'abord recours à la protection indirecte, mais bientôt elle aura la protection directe.

On définit la politique la science du gouvernement. L'économie politique est une science qui date à peine d'hier et elle repose sur des axiomes qui méritent d'être étudiées.

Les professeurs de la doctrine du libre-échange ont eu leurs beaux jours et ils sont pour ainsi dire disparus. Ils s'en sont tenus obstinément aux anciens textes des livres du passé; leurs jours sont comptés, bien que quelques-uns de ces livres se rencontrent encore dans les bibliothèques de certaines universités canadiennes. Quelques-uns de nos honorables collègues ici, parlent d'une façon et votent de l'autre. Ils parlent des morts, mais ils se gardent bien de suivre leurs enseignements, car ce serait la fin de leur carrière politique.

Si le Canada doit être un grand pays au sein de l'empire, il faut qu'il soit prospère. Il est nécessaire que nous développions les diverses branches de nos industries afin de subvenir aux principaux besoins de notre population grâce aux labeurs de la main-d'œuvre canadienne. Au cours du débat sur le budget, l'année dernière, le 5 mai 1924, j'ai examiné le principe de la protection ainsi que sa psychologie dans le passé, le présent et l'avenir, pour tous les pays et toutes les périodes de l'histoire; j'ai aussi étudié les causes du développement de l'Angleterre, de la France, de l'Allemagne et des Etats-Unis. J'ai fait l'historique détaillé des effets du régime protecteur dans ces divers pays. J'ai démontré que le système protecteur est devenu un axiome et une règle d'économie politique dans ces pays; c'est la loi de la défense légitime et de la survie du plus apte des pays industriels. De plus, au Canada, la protection est une nécessité sociale et économique. J'ai également établi l'année dernière que le libre-échange appauvrit les pays et, à titre d'exemple, j'ai cité l'Allemagne et les Etats-Unis qui, en 1846, étaient des pays agricoles et sans aucun développement industriel.

Si nous comparons la protection et le libre-échange, nous pouvons accepter comme un axiome que le pays exclusivement agricole et exportateur de blé, qui dépend surtout des autres nations pour s'approvisionner de produits ouvrés est relativement pauvre et tombe en dernier ressort sous la dépendance de ses voisins. Je ne prétends pas que ce soit là le résultat immédiat de l'échange des produits agricoles à l'état naturel contre les produits élaborés des arts industriels; mais je soutiens que c'est là la tendance inévitable d'un pareil système. Le pays agricole tombe dans les dettes; il s'appauvrit et il finit par passer sous la dépendance des autres. A mon avis, le régime protecteur devrait être modernisé et je partage l'avis de l'un des journaux protectionnistes de la province de Québec, le *Soleil,* qui a écrit ce qui suit:

> Pour être digne de son nom, la politique de la protection devrait s'appliquer aux intérêts et au bien-être de la société en général mais non pas des particuliers. Elle devrait s'étendre à toutes les professions et toutes les branches du commerce, tant du gros que du bétail, à tous les salariés, dans les magasins comme dans les bureaux, à toutes les femmes et de tous les enfants pour qui sont procurées les choses nécessaires à la vie, la nourriture et l'habillement. En un mot, la protection devrait s'étendre à toutes les classes de la société. Cela offre un problème qui ne peut être résolu par des modifications du tarif d'aucune nature, quelque importantes soient-elles.

Je prouve cette politique définie par *Le Soleil,* non pas pour l'unique avantage des manufacturiers mais de tout le Canada et pour le plus grand bien du plus grand nombre. L'histoire nous apprend que les prédictions de Cobden et de Bright, vers 1840, à l'effet que l'univers entier marcherait sur les brisées de l'Angleterre libre-échangiste ne se sont pas réalisées. J'aimerais à faire quelques citations pour l'éducation de mon excellent collègue de Brome (M. McMaster) que je ne vois pas à son siège, afin de lui montrer comment ces prédictions ont été vraies en ce qui concerne les Etats-Unis et l'Allemagne. Il n'y a que notre pays qui n'a pas élevé le mur de son tarif. Nous pourrions faire un rapprochement entre les situations respectives des industries de l'Angleterre, de l'Allemagne, de la France

et les Etats-Unis, lorsque le libre-échange a été adopté par l'Angleterre et la protection par les autres pays que je viens de mentionner. L'Allemagne était alors la contrée la plus pauvre de l'Europe, satisfaite, ou forcée d'exporter des matières premières comme le maïs ou le bois de construction en échange des produits manufacturés de l'industrielle Angleterre. Nous pourrions faire voir le paysan prussien de cette époque, comme le peignent les voyageurs contemporains, vétu de haillons, brisant les mottes de terre avec un maillet de bois parce qu'il n'avait pas assez d'argent pour s'acheter une charrue en fer. Nous pourrions aussi rappeler la description pathétique et presque désespérante de l'économiste allemand List, qui a fait le tableau suivant de l'Angleterre vers 1840:

Suprême dans les manufactures de toutes sortes, telle une métropole de l'univers qui approvisionne toutes les nations de ses produits manufacturés, une trésorerie regorgeant de capitaux, une institution bancaire pour tous les peuples, monopolisant la circulation du monde entier et grâce à ses prêts et à l'intérêt qu'ils rapportent rend tous les peuples de la terre ses tributaires. C'est en vain que les Allemands se sont humiliés au point d'être les valets des Anglais; ceux-ci les ont traités plus durement qu'une nation assujétie.

Voyons les Etats-Unis, à la même époque, envahi chaque année par une armée de voyageurs de commerce de l'Angleterre. Puis nous devrions avoir un tableau de la situation comparative des trois pays au début de la guerre, l'Allemagne produisant deux fois plus de fer et d'acier que la Grande-Bretagne et les Etats-Unis même davantage, ces deux pays dominant de leur puissance industrielle la nation qui les avait un jour approvisionnés de tout à l'exception de denrées alimentaires et de bois de construction. Ces rapprochements pourraient être accompagnés d'autres montrant combien le pouvoir national se réflétait sur la puissance industrielle et comment la libre-échangiste Angleterre qui, comme pays, de protection avait déjà dicté à tout le globe, fut obligée de demander à un grand pays protectionniste, les Etats-Unis, de l'aider à repousser l'attaque de l'autre. L'Angleterre de 1840 pourrait assez bien être représentée comme l'usine de l'univers et celle de 1924 sous le régime du libre-échange, comme une maison de refuge avec un système d'aumônes. Pourquoi encore ne la montrerions-nous pas sous la forme d'un bureu de placement où l'on ne distribue pas des emplois mais la charité à un million et quart de nécessiteux. Nous pourrions voir des fabriques en ruines, des machines rongées par la rouille, des fourneaux éteinte. L'Union nationale de Manchester pourrait fournir des statistiques fort intéressantes, résultat d'un questionnaire qu'elle a adressé récemment à ses membres. Cinq cent soixante-sept manufacturiers ont répondu qu'ils sont d'avis qu'avec une protection adéquate ils seraient en état à eux seuls de donner du travail à cent mille ouvriers de plus. L'autre jour, notre charmant collègue, l'honorable député de Brome (M. McMaster) nous a présenté son aperçu typique et annuel du libre-échange avec de copieux extraits des économistes disparus depuis un siècle et sur lesquels il s'est guidé fortement. L'honorable député s'est exprimé à peu près dans le même sens récemment dans un centre protectionniste important, Toronto, alors qu'il a adressé la parole à Hart House, aux étudiants de l'université. Au moment où il parlait, trente mille hommes étaient sans travail dans cette ville à cause de l'instabilité de notre tarif. Des centaines de ces chômeurs dormaient dans des asiles, au refuge industriel et dans les postes de police. L'honorable député dit qu'il ne votera pas contre le budget parce que ce serait la chute du ministère. Je le répète, il parle dans un sens et vote dans un autre. Par exemple, en 1923, il s'est choisi un siège parmi les membres du parti progressiste. Cependant, en 1924, lorsqu'a été adopté la loi de remaniement de la carte électorale qui aurait pu ou non lui enlever son mandat, il est retourné parmi les députés ministériels. Mon honorable ami n'a pas à craindre qu'un seul vote ne renverse le Gouvernement parce que tant que les progressistes seront ici, le ministère actuel restera au pouvoir. Il n'a donc rien à redouter à cet égard. Au cours de ses observations sur le budget l'honorable député de Brome nous a dit que les cultivateurs de son comté expédient de la crème à Boston. Si l'on en juge par l'expérience du passé les cultivateurs de Brome n'expédieront de la crème à Boston que jusqu'au jour où cette exportation portera ombrage aux projets du bloc agraire des Etats-Unis; au moindre indice en ce sens, ce groupe agraire fera hausser le tarif de manière à exclure les fermiers de Brome du marché de Boston.

Je suis vraiment peiné que le ministère, dans son budget, se désintéresse des sans-travail; et je déplore le fait que le Gouvernement n'élabore pas et n'inaugure pas un programme national destiné à développer nos ressources, à enrayer le chômage, et à redonner à l'industrie et au commerce canadiens, tant au pays même qu'à l'étranger, leur prospérité d'autrefois.

Je regrette aussi que le Gouvernement ait pris la décision de ne pas insérer au Statut une clause suffisamment rigoureuse contre le dumping, réduisant ainsi nombre de Canadiens à la misère, faute d'une protection douanière adéquate forçant nombre d'établissements industriels à fermer leurs portes et un

[M. Church.]

très grand nombre de nos artisans à suivre ceux qui nous ont quittés pour aller s'établir aux Etats-Unis. Je regrette l'absence de toute tentative d'encourager et le capital et le travail par l'adoption d'un règlemnt du dumping qui sauvegarderait, comme il le faut les intérêts du Canada.

Le budget, pour ce qui est de plus des cinq sixièmes, est de l'histoire ancienne et non moderne. A cette époque de gigantesques opérations financières, un surplus ne représente pas une valeur réelle en main: c'est une affaire de statistique et de comptabilité. Nous voilà revenus aux vieilles querelles politiques d'Ontario où le public était agité non pas par la loi de tempérance ou la loi concernant l'Eglise unie, mais par la question de savoir si la province avait ou n'avait pas un excédent au trésor. Je me souviens que je discutai cette question lors d'une élection dans le comté de Middlesex, contre feu l'honorable George W. Ross, alors premier ministre d'Ontario: il me traite de "Thomas incrédule" et me dit d'aller à l'édifice du parlement après l'élection, qu'il me conduirait dans les voûtes du Trésor et me montrerait le surplus en bel or sonnant. J'y allai peu de temps après et le priai de tenir sa promesse; "oh", me dit-il, "ne parlons pas de cela maintenant, Tom; voici un cigare." Mais avant longtemps il y eut un changemnt de ministère: sir James P. Whitney devint premier ministre. Il fit le bilan de l'actif et du passif de la province et exposa un budget honnête que le public pouvait comprendre. Le défunt sir James P. Whitney avait le courage de la probité et la probité du courage. Son avènement marqua le terme de l'ère des excédents fictifs; dès ce moment le public fut mis honnêtement et franchement au courant de la situation financière de la province, par un bilan clair et net de l'actif et du passif tant de l'administration proprement dite que des diverses commissions ministérielles.

Le Gouvernement, dans son budget, ne tient nullement compte des avances en espèces aux chemins de fer Nationaux et des obligations de ces derniers garanties par le Trésor; voilà pourtant des charges directes. Le Gouvernement arrive à montrer l'existence d'un surplus bien qu'au cours de l'exercice des avances tant directes qu'indirectes aient ajouté 118 millions de dollars au capital du réseau National-Canadien. Alors même que ces fonds aient servi à solder les intérêts, cela n'en constitue pas moins une dette. Un actif immobilisé de quelque quatre millions, les intérêts des prêts à la Roumanie, est inscrit du côté de notre avoir bien qu'on n'ait pas encore reçu ce montant; et nous n'arrivons pas à boucler notre budget.

Les recettes sont moindres de 52 millions, les dépenses sont plus élevées de 13 millions, et le chiffre approximatif des revenus du douzième mois est de trente-cinq millions bien qu'un douzième du total soit plutôt 29 ou 30 millions. Les frais obligatoires du réseau national sont soldés au moyen d'avances du trésor public soit en espèces soit par voie de garantie et on veut encore recourir à l'impôt direct pour combler un déficit de 54 millions. Ce qu'il faut au pays c'est un programme éclairé en matière de chemins de fer qui fera diminuer le déficit qui pèse toujours sur le contribuable et une nouvelle évaluation qui élimine nombre de valeurs inactives et d'obligations que nous léguèrent les exploitants particuliers et dont nous continuons à obérer le réseau sous le régime de la nationalisation; faisons l'essai franche et loyale de l'exploitation par l'Etat.

Je regrette que le présent budget ne vienne nullement en aide aux hommes d'affaires. L'impôt sur les ventes reste tout ce qu'il y a de plus fâcheux de plus préjudiciable et de plus vexatoire pour l'homme d'affaires.

Le budget ne renferme aucun crédit destiné à enrayer l'exode des nôtres vers les Etats-Unis; l'immigrant qui arrive chez nous n'y trouve pas une situation qui l'encourage à rester au pays. Les sans-travail demandent du pain et on leur donne une pierre: le Gouvernement déclare que le chômage n'est pas de son domaine que ceux qui n'ont pas d'emploi doivent s'adresser aux provinces et aux municipalités. Les industries du pays qui comptaient sur l'adoption d'une loi visant la protection de nos industries doivent encore affronter la concurrence formidable des produits nombreux qui nous arrivent de pays étrangers où les ouvriers coûtent moins cher et travaillent plus longtemps où le numéraire est dévalorisé et où la production sur une immense échelle se pratique mieux. Ce qu'il nous faut monsieur l'Orateur, c'est une politique qui arrêtera l'exode de nos nationaux. Le Gouvernement devrait faire un examen général des affaires publiques, rechercher les causes de mécontentement et sur le résultat de ces études, baser ses projets de réforme. Cette façon de procéder serait dans l'intérêt de la nation et c'est ce que ferait le parti conservateur s'il avait la direction des affaires publiques. C'est conforme à la tradition conservatrice, qui a toujours exercé sa bienfaisante influence pendant près de deux générations avant qu'on eût inventé le mot "progressiste." Bien entendu, les libéraux et les progressistes prétendent avoir eux aussi étudié nos difficultés et ils proposent certains moyens d'y remédier; mais leur valeur est nulle. Du parti conservateur, on peut au moins dire qu'il

a prêché toujours et partout la même doctrine protectionniste et que c'est un parti conséquent avec lui-même. Il a risqué l'impopularité et la plus vive opposition de la part de ses adversaires politiques pour faire ce qu'il croyait être favorable à l'intérêt public. La seule chose sur laquelle il puisse compter, c'est que notre démocratie s'instruise. L'idée dont s'inspire la politique conservatrice est assez simple: c'est que la prospérité présente et future du Canada dépend absolument de l'application rationnelle d'une politique nationale de protection, de la bonne exploitation de nos ressources et du juste développement de l'empire britannique. Voilà quel doit être l'objectif de notre politique intérieure, commerciale et internationale aussi bien que de notre politique de défense nationale. Si l'on ne veut pas tenir compte de ce que les différentes parties de l'empire dépendent les unes des autres, toutes nos tentatives de réforme seront comme autant de pièces cousues sur un vieux vêtement: aussitôt qu'on bouche un trou, il en apparaît un autre. Il est possible qu'un jour le rêve se réalise d'un empire dont les différentes parties seront reliées par les grandes voies maritimes du monde et dont les citoyens se transporteront d'un bout à l'autre pour leurs affaires ou leurs besoins personnels aussi facilement qu'on voyage aujourd'hui de l'état de New-York à celui de Californie. On n'a pas besoin de réfléchir bien longtemps pour comprendre que si cet état de choses existait aujourd'hui, ici, en Angleterre, dans l'empire, de nombreuses difficultés se trouveraient réglées. Ces idéals sont depuis longtemps ceux du parti conservateur et on peut dire également qu'il est le seul dans le pays à les avoir.

A mon avis, la politique nationale devrait être modernisée; ce devrait être une nouvelle politique nationale s'appliquant à toutes les provinces. Il faut aussi un système d'assurance mixte, contre le chômage et la maladie, puis des pensions de vieillesse et d'invalidité. Il faut étudier sérieusement la question du logement. Mais le sujet le plus important est celui de la nourriture, du prix du pain. On devrait examiner impartialement et à fond la question du logement et des loyers et prendre des mesures en conséquence. En effet, il y a peu de choses dont les pauvres gens souffrent plus que de la cherté du logement, de la rareté et de la cherté des aliments. Pourquoi ne pas régler convenablement les nécessités de la vie, au lieu de permettre à toutes sortes de trusts d'agir à leur guise et de passer la frontière sans aucune restriction? Nous avons besoin aussi d'une politique nationale pour la vente de notre blé, de notre charbon et autres produits fondamentaux, pour l'exploitation de nos forces hydrauliques, de nos gisements pétrolifères et miniers, en un mot de toutes nos ressources: une politique nationale non seulement pour le capital, mais aussi pour le travail qui fasse que nous n'ayons pas à dépendre des Etats-Unis et qui empêche les meneurs américains, soit capitalistes, soit ouvriers, d'entrer dans notre pays. Le millionnaire américain s'empare de nos ressources et considère le Canada comme un bon champ d'exploitation. Pourquoi ne trouverait-on pas une politique nationale pour restreindre son appétit, une politique nationale non seulement pour le capital, mais aussi pour que nos syndicats ouvriers n'aient plus à se plier à la domination, ni aux dictées des Américains.

C'est dans le parti conservateur que résident toutes nos espérances et, tôt ou tard, le public le comprendra. Dans le passé, des agitateurs bornés et irréfléchis ont fait grand bruit en dénonçant les "gros intérêts commerciaux", mais la nation se rend compte de plus en plus que ces gros intérêts qu'elle a entendu si souvent dénoncer sont aussi essentiels à son existence que les intérêts agricoles; le fait est que le commerce et l'agriculture sont si intimement liés qu'en paralysant l'un, vous paralysez aussi l'autre. Le parti conservateur se fait remarquer par ses idées "constructives", son amour du progrès, sa prévoyance et sa cohésion. Il est partisan de l'union, de la protection des choses domestiques, du développement national; il veut que nos gens restent dans le pays.

L'Ouest et les Provinces maritimes ne cessent d'envoyer des délégués à Ottawa pour faire valoir leurs griefs et demander une représentation spéciale dans les comités. Ici même, on a vu se former un groupe de "radicaux" pour veiller aux affaires d'une seule province. Il me semble qu'il est à peu près temps que le Canada central, c'est-à-dire les provinces d'Ontario et de Québec qui paient plus de taxes que n'importe quelle autre province du Dominion, s'unisse pour défendre ses propres intérêts. Je dois dire à mon honorable ami de Brant (M. Good) chef du groupe progressiste radical, qu'au lieu de tant parler des difficultés qui existent dans l'Ouest et les Provinces maritimes il devrait organiser un groupe semblable au sien pour représenter Ontario. A mon sens, l'Ouest et les Provinces maritimes sont favorisées comparativement à l'Ontario. Le budget lui-même, est un exemple, d'injustice envers l'Ontario. Le droit sur la houille menue est élevé de 14 à 50c. par tonne, ce qui entraîne moins de concurrence pour la houille de la Nouvelle-Ecosse. Et du reste, ce charbon n'est pas utilisé en Ontario. Cela signifie que l'Ontario paiera environ un million de plus par

an pour le charbon à courte flamme importé des Etats-Unis. La Nouvelle-Ecosse libérale peut vendre et Québec libéral peut acheter du charbon canadien à des prix plus avantageux, alors que l'Ontario tory ne reçoit aucun avantage et doit payer les tarifs supplémentaires.

Un autre exemple de l'injustice dont on fait preuve contre l'Ontario se trouve dans la réduction de 27½ à 15 p. 100 sur les machines à forer les puits. Ces machines sont fabriquées en Ontario et se vendent surtout dans l'Ouest. Cela signifie que les cultivateurs de l'Ouest peuvent maintenant importer des machines à forer des Etats-Unis à meilleur compte qu'ils ne peuvent les acheter en Ontario, à cause du long trajet par voie ferrée. Voilà donc qu'Ontario est encore la victime des modifications du tarif. Avec un tiers de la population du pays, l'Ontario paye les deux tiers des impôts nouveaux. Cette province ne reçoit rien mais doit payer et encore payer. Il en est de même pour la taxe sur l'exportation de la force motrice.

On fait un jeu de la question du chômage. Apparemment, cela ne regarde personne; cela n'occupe guère le Gouvernement. Actuellement le chômage règne à l'état aigu à Toronto. Voici un compte rendu de la situation à Toronto telle qu'elle est décrite par les journaux:

On nourrit des milliers de gens. Travaux de la Mission Reveille. Plus de 300 personnes reçoivent un repas, hier soir—Aides à de nombreuses familles—travail pour les chômeurs.

Suivant sa routine des samedis et mercredis, la Mission Reveille a nourri hier 327 hommes, femmes et enfants.

L'article continue:

"On continuera à fournir des lits et des repas", a dit le pasteur Paul Charbonneau, "si on peut avoir des fonds jusqu'à la fin du mois."

"La situation est si déplorable pour vous, a-t-il dit, que je sens qu'il me faut continuer mon aide jusqu'à la fin du mois si la générosité du public de Toronto me le permet."

Voici un autre paragraphe de journal sur le même sujet:

On demande des travaux pour les chômeurs.

Le pasteur Charbonneau, de la Mission Reveille fait appel pour qu'on procure n'importe quel genre de travail aux chômeurs. Le pasteur sera heureux si ceux qui ont des travaux veulent bien communiquer avec lui à la Mission, 383 rue Queen-Ouest, ou téléphoner Adelaide 2570.

La mission continue à nourrir les sans-travail et, mercredi soir, elle a ouvert ses portes à une foule de 318 hommes, femmes et enfants.

Le chômage est dû au fait que le pays n'exploite pas ses richesses naturelles et que l'industrie n'est pas convenablement protégée. La solution de la question du chômage appartient tout d'abord au Parlement du Canada. Mais le Gouvernement, la nation, les provinces, les municipalités et l'Eglise devraient s'unir pour trouver une solution et le peuple du Canada devrait consacrer le meilleur de son intelligence, de sa conscience et de son cœur dans un effort collectif qui s'étendrait sur tous le pays et permettrait de résoudre ce difficile problème. On nous dit que le chômage n'intéresse pas le gouvernement fédéral, mais que les provinces et les municipalités doivent s'en occuper. Je demande au Gouvernement de nous donner son opinion sur la dépêche suivante que les journaux rapportent. Comment s'explique-t-elle s'il est vrai que le Gouvernement n'a rien à voir en ce qui concerne le chômage?

LE CANADA GARANTIT DE L'EMPLOI POUR TOUS

Le colonel Amery parle des immigrants sous le régime de la loi d'établissement de l'Empire

Dépêche de la Presse canadienne;—Londres, 9 mars;—Ce soir, à la Chambre des Communes, L. C. Amery, secrétaire des Colonies, a affirmé à sir Kinloch-Cooke, député conservateur de Cardiff-Est, que le gouvernement canadien avait garanti du travail à toutes les personnes émigrant sous l'empire de la loi d'établissement de l'Empire.

Le député de Cardiff-Est avait appelé l'attention du Secrétaire des Colonies sur l'opinion des Fermiers-unis de l'Alberta exprimée dans une résolution disant qu'on ne devrait plus encourager les gens de la Grande-Bretagne à émigrer au Canada tant que la situation ne se sera pas améliorée.

Comme je l'ai déjà dit, le chômage est causé par le fait que nous n'avons pas exploité nos richesses naturelles et conservé nos matières premières. Diverses matières sont expédiées par nous aux Etats-Unis à leur état brut alors que nous pourrions en fabriquer des produits. Prenons, par exemple, l'amiante. Nous expédions pour 6 millions d'amiante brut extrait des entrailles du sol de la province de Québec et, manufacturée aux Etats-Unis, cette matière première rapporte 75 millions. Nous exportons du mica, du nickel, du bois à pâte, de la force motrice et du charbon. Si nous manufacturions ou utilisions ces matières au pays, cela donnerait du travail à des milliers d'hommes. Le Canada fournit 85 p. 100 du mica de l'univers et 95 p. 100 de ce qui se consomme aux Etats-Unis. Le Canada a exporté aux Etats-Unis en 1924 112,000 tonnes d'amiante à l'état fibreux, presque brut, qui nous ont rapporté $5,546,000. La fabrication aux Etats-Unis lui a donné une valeur de 70 millions pour le produit de première qualité, et de 10 millions pour le produit de moindre qualité. La fabrication au Canada nous aurait donc enrichis de 80 millions.

Le Canada commande le nickel brut, et il n'y a pas de concurrence à craindre. Nous devrions le fabriquer et assurer ainsi autant de travail à nos ouvriers. Les gisements canadiens fournissent tout le nickel aux Etats-

Unis, et 85 p. 100 de la clientèle mondiale. Le Canada se contente des droits de douanes abaissés, tandis que les Etats-Unis prospèrent en maintenant des droits élevés, trois fois plus élevés que les nôtres. La soie ni le caoutchouc ne sont pas des produits naturels des Etats-Unis, et cependant 75 p. 100 du commerce de soie se fait là, de même que 75 p. 100 de la fabrication du caoutchouc. Rien ne développerait autant les affaires au Canada qu'un régime approprié de protection.

Les producteurs des grains de l'Ouest savent mieux que personne combien nous avons besoin d'un changement. Leur grain s'en va à Buffalo, où il y a maintenant vingt-huit élévateurs, il y est moulu, mêlé au blé américain, puis exporté au détriment de la réputation de notre superbe blé dur canadien. Ces vingt-huit élévateurs de Buffalo emploient 15,000 hommes au détriment de Port-Colborne et autres ports des lacs. Un droit d'exportation de 45 p. 100 sur le blé renverserait la situation; le blé serait moulu au Canada et exporté par les ports canadiens. Un membre du parti progressiste s'est converti à cette idée et j'en suis heureux.

Nous n'exploitons certainement pas comme nous le devrions nos ressources naturelles, car en fabriquant notre amiante et utilisant notre énergie hydraulique, nous pourrions fournir du travail à des dizaines de milliers d'ouvriers. L'an dernier, le Canada a vendu aux Etats-Unis 4,350,000 cordes de bois à pâte qui lui ont rapporté 13 millions, tandis que la fabrication chez nos voisins en a porté la valeur à 67 millions. Un tiers de cette exportation se composait de bois, l'autre tiers de pâte, et le reste de papier. Nous payons aussi cent millions chaque année aux houillères de la Pennsylvanie. Nous pourrions appliquer 56 millions de cette somme à l'achat de houille canadienne et assurer ainsi autant d'emploi et de salaires aux travailleurs des Provinces maritimes, de l'Alberta et du Canada central. Et n'oublions pas que le Canada rachète sous forme d'articles fabriqués une bonne partie de cette matière première transformée dans d'autres pays étrangers. N'oublions pas que nous exportons le cuivre à l'état brut et que les Etats-Unis en fabriquent des produits qui représentent des millions. Ainsi, une grande maison de Toronto commandait pour la période des fêtes, l'hiver dernier, 30,000 postes récepteurs de radiotéléphonie fabriqués à New-York, Boston et Providence, et la partie essentielle de ces appareils était faite de cuivre canadien. L'an dernier, l'Angleterre a acheté 145,000 tonnes de cuivre, et l'Allemagne, trois foit autant.

Plusieurs ministres du culte se sont occupés du chômage, et je constate avec plaisir qu'à la suite des anglicans, des presbytériens et des catholiques, les méthodistes commencent à s'y intéresser. Le comité de secours et du chômage de l'association des pasteurs méthodistes de Toronto a présenté le rapport suivant, le 6 avril courant:

Votre comité, après une enquête et des délibérations sérieuses, est humblement d'avis que les initiatives suivantes aideraient à résoudre le problème du chômage et des secours à procurer à ceux qui sont sans emploi.

Votre comité est convaincu que les résultats seront proportionnés à l'ardeur du sentiment public à réclamer pour le citoyen méritant et sa famille des conditions d'existence qui ne les exposent pas à souffrir de l'opération des lois économiques, indépendantes de leur volonté. Créer ce sentiment demande du tact, de la persévérance, de la prédication, le concours des journaux, de la tribune, enfin tous les moyens de propagande.

Votre comité croit que cette association doit s'appliquer énergiquement et résolument à atteindre ce but.

Le problème du chômage n'a pas été résolu, mais il peut l'être. Il provient généralement du fonctionnement de lois qui échappent au contrôle direct du salarié et constituent une menace et un défi à la société.

Votre comité croit que le chômage contribue à la dégradation morale, intellectuelle et physique des citoyens et occasionne chaque année d'énormes pertes économiques. Il expose des milliers d'enfants au froid, à la faim et aux pires afflictions humaines; il déprime le caractère de l'homme et de la femme, leur sentiment de la dignité, assombrit leur avenir; il décourage la jeune génération, tend à faire des mendiants et des vagabonds; et ses conséquences sociales sont telles que des générations à venir se ressentiront inévitablement des effets qui s'en suivent.

Votre comité croit que la solution intéresse tous les citoyens et relève plus particulièrement de l'action collective des autorités fédérales, provinciales et municipales. Il semble que le gouvernement fédéral ne se rend pas compte de la gravité et de la multiplicité des conséquences du chômage, pour le Canada, et nous souhaitons vivement que la voix des autorités religieuses et des organisations sociales appelle vigoureusement son attention sur cette situation périlleuse et le détermine promptement à s'acquitter de sa part de devoir envers le pays.

En particulier, votre comité demande que l'on prenne des mesures pour mettre fin aux souffrances qui résultent de l'introduction dans ce pays d'immigrants qui ne sont pas suffisamment au courant des conditions qui les attendent au Canada.

1° On ne devrait laisser personne souffrir du froid ou de la faim.

2° Ceux qui ne peuvent travailler et sont dans le besoin devraient recevoir des secours.

3° On devrait trouver de l'emploi pour tous les travailleurs en santé qui, sans cela, se trouveraient dans le besoin.

4° Ceux qui peuvent mais ne veulent pas travailler devraient être punis.

5° On devrait adopter des moyens raisonnables afin d'augmenter l'efficacité de ceux qui sont relativement incompétents.

Bien que votre comité reconnaisse que ce n'est pas le rôle de cette association de formuler un plan détaillé dans le but de faire disparaître le chômage, nous croyons qu'il serait avantageux de porter cette question à l'attention du public de façon à démontrer qu'il est possible de trouver un remède à ce mal si grave. Nous croyons que c'est le devoir de l'Eglise de protester contre les conditions qui menacent la santé, la morale et la vie spirituelle du peuple. Parmi ces conditions, le chômage est de celles qui demandent une attention immédiate.

Aux pages 1488, 1497 et 1871 des Débats de cette année (version anglaise) on trouvera une déclaration à l'effet que les Etats-Unis comptaient 20 millions de sans-travail, et comme les discours y sont rapportés je ne veux pas entâmer une discussion avec le ministre du Travail (M. Murdock), car je suis prêt à admettre que les débats me dispensent de commentaires. Mais je me suis donné la peine, monsieur l'Orateur, d'écrire au secrétaire du Travail dans l'administration Coolidge, l'honorable James J. Davis, que j'ai rencontré il y a quelque temps, et que le ministre du Travail, connaît sans doute très bien. J'ai reçu une réponse de M. Ethelbert Stewart, commissaire de la statistique sur le travail, à Washington, qui au cours de sa lettre dit:

Je dirai qu'un dixième du chiffre mentionné—20,000,000—serait plus près de la vérté.

Il inclut une copie d'un bulletin du mois dernier, sur l'emploi dans certaines industries, dans lequel on trouve un état plus détaillé de ce que les statistiques signifient réellement. Ce rapport fait voir que l'emploi dans les industries de fabrication aux Etats-Unis a augmenté de 1.6 p. 100 en février comparé à janvier, tandis que le total des salaires des employés a augmenté de 6.6 p. 100 et les gages par tête ont augmenté de 4.9 p. 100. Ces gains considérables en février indiquent une forte poussée vers l'augmentation de l'emploi et des salaires, augmentation qui se faisait sentir depuis août 1924, et qui avait subi un léger recul en janvier à cause des conditions ordinaires qui existent à cette saison d'inventaires et de réparations. Ces chiffres non vérifiés sont publiés par le département du Travail des Etats-Unis, par l'entremise du bureau des statistiques du travail et sont basés sur des rapports de 8,755 établissements représentant 52 industries différentes et employant 2,765,058 ouvriers avec un salaire total de $76,334,726 pour une semaine en février. Les mêmes établissements comptaient en janvier 2,722,124 employés et leur liste de paye représentait un total de $69,115,408. Chacune des neuf divisions géographiques indique une augmentation en février quant au nombre des employés et au total des salaires; l'augmentation des emplois varient de 2.5 p. 100 dans les états de l'Atlantique-sud à 0.3 p. 100 dans les états des montagnes, et les augmentations des salaires, de 12 p. 100 dans les états du centre nord-est à 1.2 p. 100 dans les états de la Nouvelle-Angleterre.

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami sait-il que le chiffre-indice de l'emploi dans les industries au Canada a monté de dix points entre janvier et mars?

M. CHURCH: Monsieur l'Orateur, le ministre du Travail ne sait pas ce dont il parle et, si le renseignement qu'il nous donne en ce moment est aussi sûr que le chiffre de 20 millions qu'il a mentionné dans son discours, je crois que le ministre ferait bien de lire ce rapport que je me ferai un plaisir de lui passer. Il n'est que juste de dire que le département du Travail des Etats-Unis n'a aucun moyen de s'assurer du nombre exact des sans-travail, mais on divise le pays en sections, les montagnes, le centre, le sud, et on y a des investigateurs. Le ministre ne se trouvait probablement pas à son siège lorsque j'ai donné les chiffres que mentione le rapport relatif à l'emploi dans certaines industries aux Etats-Unis et je répète que je me ferai un plaisir de lui passer cette brochure afin de lui permettre de l'étudier. Le rapport établit une comparaison intéressante de l'emploi dans des établissements identiques dans une semaine de janvier et de février 1925.

Les denrées alimentaires et produits divers comptaient 1,039 établissements avec 191,217 employés en janvier 1925 contre 190,250 en février de la même année; la somme des salaires s'élevait à $4,782,473 en janvier contre $4,712,871 en février. Les textiles et sous-produits comptaient 1,686 établissements avec 559,972 employés en janvier 1925 et 571,906 en février; la somme des salaires s'élevait à $11,231,816 en janvier et à $11,630,400 en février 1925. On remarquera qu'il y a augmentation et dans le nombre d'employés et dans la somme des salaires. On constate des augmentations similaires dans l'industrie de l'acier et du fer et leurs produits, dans celle du bois et de ses produits, dans celle du cuir et de ses produits, dans celle du papier et des impressions, des produits chimiques et produits secondaires, dans celle de la pierre, de l'argile, du verre et d'autres.

Puis il y a un tableau donnant la récapitulation de ces statistiques par divisions géographiques: Nouvelle-Angleterre, Atlantique central, nord-est central et ainsi de suite. On y voit que le nombre total des établissements est de 8,755; le nombre de personnes sur les listes de paye, en janvier 1925, était de 2,722,124 et en février 1925, de 2,765,058; le total des salaires payés en janvier 1925 était de $69,115,408; en février 1925, le total était de $73,664,326.

Dans un autre tableau de cette brochure, on fait une comparaison du nombre des heures d'ouvrage dans des établissements identiques pendant une semaine de février 1924 et pendant une semaine de février 1925. On voit que, pour les produits alimentaires et autres produits similaires, le nombre des établissements était de 798; le nombre de travailleurs salariés

était de 177,467 en février 1924 et de 168,545 en février 1925.

Il y a ensuite un paragraphe relatif aux recettes par établissement. On y lit:

Les recettes par établissement ont augmenté en février 1925, comparativement à janvier, dans 35 des 52 industries mentionnées ici et elles ont diminué dans les 17 autres industries. La seule augmentation importante a été de 30.4 p. 100 dans l'industrie de l'automobile. En comparant les recettes de février 1925 à celles de février 1924, ont voit qu'il y a eu augmentation dans 27 industries et diminution dans 24 industries; elles n'ont pas changé dans l'industrie de la brique. Il y a une augmentation de 5.9 p. 100 dans l'industrie des chaussures en caoutchouc.

La situation s'améliore donc là-bas. Puis il y a un paragraphe relatif à la durée du travail et au rendement. Je cite:

Les rapports de 6,550 établissements pour février font voir qu'il y a eu augmentation de 1 p. 100 par rapport à janvier quant au pourcentage moyen du fonctionnement à plein rendement. Les établissements fonctionnant en février employaient en moyenne 83 p. 100 du personnel normal complet, au lieu de 82 p. 100 en janvier, et ces employés travaillaient en moyenne 93 p. 100 de la journée normale de travail, au lieu de 92 p. 100 en janvier.

Des établissements faisant des rapports, 2 p. 100 étaient inoccupés, 70 p. 100 fonctionnaient durant toute la journée de travail, et 29 p. 100 ne travaillaient qu'une partie du temps; 43 p. 100 de ces établissements avaient un personnel complet et 55 p. 100 avaient un personnel réduit.

Plus de 2 millions d'employés sont représentés dans le tableau suivant et, de ce nombre, 1,400,000 travaillaient durant toute la journée normale de travail et près de 400,000 ne travaillaient qu'une partie du temps.

Il y a ensuite un tableau du travail continu et du travail discontinu, ainsi que le rendement normal et le rendement réduit dans les manufactures en février 1925. Il y a aussi un paragraphe relatif aux indices de la main-d'œuvre employée et aux montants des listes de paye pour février 1925 dans chacune des 52 industries observées par le bureau des statistiques du Travail, ainsi que les indices généraux pour les douze groupes réunis d'industries en question. Je cite:

L'indice général de la main-d'œuvre employée pour février 1925 est de 91.6 et l'indice général des montants des listes de paye est de 95.1. Ces chiffres représentent une augmentation de 8 p. 100 pour la main-d'œuvre employée et une augmentation de 17.7 p. 100 dans les montants des listes de paye depuis juillet 1924, alors que l'indice de la main-d'œuvre était 84.8 et que l'indice des montants des listes de paye était de 80.8, le point le plus bas enregistré pour la main-d'œuvre employée depuis mai 1922 et le point le plus bas enregistré pour les listes de paye depuis août 1922.

Maintenant, monsieur l'Orateur, il se trouve dans la région de Toronto: (*a*) des établissements industriels de toutes sortes; (*b*) des jardins potagers; (c) des fermes où l'on fait la culture mixte. La situation dans cette région n'est pas ce qu'elle devrait être. Ce qu'il faut, c'est une plus grande somme de protection et de sauvegarde. Et l'on devrait remanier le tarif

[M. Church.]

de fond en comble, on devrait l'élever de façon à nous sauvegarder contre la concurrence juste ou injuste. La protection que nous avons et qui paraissait suffisante avant la guerre ne l'est plus. La raison doit en être attribuée à la concurrence injuste de l'autre côte de l'Atlantique, aux salaires moins élevés là-bas, aux heures de travail plus longues, à la monnaie dépréciée, aux taxes excessives. Toutes ces conditions anormales entrent maintenant en ligne de compte dans les problèmes qui se présentent à nous, conditions que ne connaissaient pas ceux qui ont préparé le tarif dans le passé.

Les cultivateurs et les maraîchers de cette région veulent retenir le marché local qui leur est maintenant enlevé par une concurrence injuste. Ce marché avait coutume d'être stable et non pas un marché bon une journée et mauvais le lendemain; et les prix étaient toujours bons. Ce que je prône, c'est la revision du tarif et la sauvegarde des industries de notre région aussi bien que de celles du reste du Canada, en ayant égalité de traitement. Il faut une loi tarifaire générale pour tout le Canada. Le cultivateur et le maraîcher bénéficieront de cette revision pour la conservation du marché local qu'ils ont eu durant plusieurs années grâce au maintien d'industries saines et prospères à leurs portes, dans les cités et villes avoisinantes, et grâce à l'exclusion de nos marchés locaux des produits agricoles étrangers. Je sympathise avec les cultivateurs qui demandent qu'on ferme nos portes à ces primeurs en fruits et légumes, commerce dont le bénéfice va aujourd'hui au concurrent américain; car nous avons, dans les régions de Niagara et du lac Ontario, les plus belles fermes possibles de fruits et de légumes.

Comme je l'ai exposé assez longuement au cours de l'avant-dernière session, les producteurs de laine et les manufacturiers de lainages du Canada ont besoin de protection. Le tarif actuel, quant à eux, n'est pas seulement démodé, c'est une relique du passé. Il est absurde d'essayer de faire concurrence aux pays étrangers quand on considère le coût peu élevé de la main-d'œuvre sur le continent européen. Par suite de l'état de choses dont j'ai parlé, des centaines d'usines ont dû fermer leurs portes et d'autres ne fonctionnent que par intermittences. On ne reçoit pas de commandes et, par conséquent, on ne peut donner de travail. Nos industries de Toronto doivent vendre à prix dérisoire; elles sont minées, acculées à la ruine. Le raccommodage du tarif est un jeu dangereux; on en a eu des preuves en Ontario et dans tout le Canada. Certains de ceux qui emploient les ouvriers ne sont pas à blâmer; ils ont tenté d'agir avec patriotisme et de continuer leurs opérations, mais ils durent fermer leurs portes. Il est inutile de

les critiquer. Ces coups portés à l'industrie ont eu pour résultat le chômage, de faire perdre leur emploi à des hommes qui ne reçoivent pas de salaire à la fin de la semaine. Le temps est passé de blâmer les patrons et les prétendues grosses compagnies, dont les intérêts sont réellement les mêmes que ceux des fermiers et des ouvriers. Le remède serait la protection de nos industries. Le fermier retirera des avantages du fait qu'il conservera son marché domestique. La protection est la seule arme que les ouvriers puissent employer pour défendre le pays dans l'intérêt des futures générations de travailleurs, comme on le fit aux Etats-Unis dans les premiers temps de l'histoire de ce pays.

Quel est le contraire de la doctrine que je prêche? Le libre-échange, le chômage, la stagnation du commerce, la fermeture des usines, l'exode de nos habitants, les demeures vides, la souffrance pour les familles ouvrières, dont les membres ne reçoivent pas un salaire suffisant et ne sont pas assez vêtus. Et tout cela parce qu'il nous manque une politique nationale, par suite du défaut d'utilisation convenable de nos abondantes ressources naturelles, laquelle aurait pour résultat des jours meilleurs, un travail plus abondant, le bonheur et la joie des ouvriers agricoles ou industriels. La protection nous apportera de nouveau la prospérité. Tout Canadien peut contribuer à cette œuvre en achetant des marchandises canadiennes. Tout article du vêtement, les chaussures, le chapeau, le col, la cravate, l'habit ou la robe; les aliments, les fruits et les légumes domestiques, toutes ces choses peuvent être achetées au Canada. En n'achetant que des marchandises de fabrication canadienne, nous pouvons protéger notre industrie, nos fermiers et nos ouvriers; en d'autres termes, nous pouvons adopter cette devise: le Canada aux Canadiens.

Si les 1,700 filatures que l'on compte maintenant au Canada, lesquelles emploient 90,000 hommes et femmes, disparaissaient, et si l'on importait les marchandises d'une valeur de 300 millions de dollars que l'on fabrique actuellement au Canada, cinq sur cent habitants du Canada perdraient leur gagne-pain. D'un autre côté, si l'on protégeait les filatures et si l'on fabriquait au Canada les marchandises d'une valeur approximative de 128 millions de dollars que l'on importe actuellement, 40,000 autres ouvriers trouveraient un emploi dans les usines, lesquels, en comptant les personnes à leur charge et ceux qu'il faudrait pour pourvoir à leurs besoins en ce qui concerne l'entretien, l'habitation, la santé, les divertissements et le transport, ajouteraient plus de 220,000 âmes à la population des petites villes où sont situées les filatures.

On commence à se rendre compte que ce n'est pas parce que les filatures de l'étranger possèdent un meilleur matériel d'exploitation, ou parce que les ouvriers et les techniciens étrangers sont plus expérimentés ou plus habiles que les Canadiens, ou parce que l'étranger peut produire de meilleures marchandises, que les filatures et les tricoteries du Canada ont besoin d'une plus grande protection; car rien de cela n'est vrai. C'est parce que la principale concurrence que nous devons soutenir vient de la Grande-Bretagne et du continent européen, où les ouvriers acceptent des salaires minimes, vivent avec très peu de confort et peuvent vendre au rabais le produit de leur travail peu rémunéré, au Canada.

L'augmentation des importations de laine et de tissus de laine peignée venant de Grande-Bretagne en 1921, fut de 13,095,400 verges, tandis qu'en 1924, elles augmentèrent de 30,154,200 verges, et l'on n'a pas encore ressenti complètement les effets de la réduction des droits d'entrée placés sur les marchandises venant de la Suisse, de la Belgique et de l'Italie effectuée en 1924, ni de l'abolition des mesures prises contre l'entrée des marchandises allemandes, qui se produisit la même année.

L'autre jour, un journal du soir de Toronto publiait un article intitulé "Acculés à la ruine". Cette expression était employée par M. Frank Welsh, de Toronto, qui est président de la Textile Manufacturing Company et président et gérant général de la Dovecourt Twine Mills Limited, deux compagnies de Toronto. La dernière, qui existait depuis quarante-cinq ans, et qui faisait le commerce d'un océan à l'autre, a été forcée de faire cession de ses biens il y a environ un an; sous la direction de M. Welsh, on tente actuellement de remettre cette industrie sur pieds. M. Welsh, dans ses commentaires sur les causes de la faillite, dit:

> On n'a pas à en chercher très loin les causes. La compagnie fabriquait entre autres choses, des filets de tennis. Nous nous sommes aperçus que nous pouvions acheter ces filets en Angleterre à un prix nous permettant de les vendre à 25 p. 100 au-dessous du coût de production du filet canadien. En conséquence, je ne crois pas que l'on fabrique un seul filet de tennis au Canada, à l'heure actuelle.

Il ajoute:

> Les Canadiens doivent considérer cette question du tarif à un point de vue national. On s'oppose à l'augmentation des droits d'entrée imposés aux marchandises étrangères, sous prétexte que le tarif n'a pour but que d'enrichir les manufacturiers qui sont en général fort avides. Admettons qu'ils soient avides; le fait demeure encore que, le tarif protecteur des Etats-Unis étant trois fois plus élevé que le nôtre, les Américains doivent être trois fois plus avides que nous.

Et avec quel résultat? Les Etats-nis sont la nation la plus prospère du monde. De tous les pays du monde c'est celui qui compte le plus de millionnaires, dont un bon nombre ont débuté au bas de l'échelle. Ses ouvriers travaillent durant les heures plus courtes et sont mieux rétribués. Ils mènent le ton de vie le plus élevé qu'en aucun autre pays industriel du monde. Chaque année, depuis un siècle, la population des Etats-Unis s'accroît d'un million. Voilà la réponse à ceux qui prétendent qu'un tarif protecteur élevé est un malheur.

Que le Canada accepte cette protection en vue de retirer quelques-uns des grands bienfaits dont a joui l'autre pays.

L'autre soir, nous avons entendu le ministre de l'Agriculture nous parler de la réciprocité qu'il a tant à cœur. Avec l'état de marasme et d'inactivité industriels qui règne dans le pays je n'ai rien autre chose à dire que ceci: si le pays se ralliait à cette politique de libre-échange et de réciprocité, cela voudrait dire que nous retournerions à ce que nous fûmes en 1878. Les industries seront en ruines. les ouvriers seront sans travail et les temps seront dix fois plus dure qu'ils ne sont maintenant. J'ajouterai de plus, en m'adressant au Conseil canadien de l'Agriculture, que le libre-échange et la réciprocité avec les Etats-Unis réduiront à l'indigence notre pays dont sir Wilfrid Laurier prétendait avoir fait une nation. Avec cette politique, le Canada qui s'est couvert de gloire à Queenston Heights, à Saint-Julien, à Vimy, à Passchendale, à Amiens, et sur bien d'autres champs de bataille ne serait ni plus ni moins qu'un mendiant sollicitant la maigre faveur du libre-échange et de la réciprocité. Le Canada ne peut devenir prospère en se contentant de cultiver et d'exporter du blé. Nous en avons la preuve dans ce qui est arrivé pour les Etats-Unis. La protection a été pour eux l'avenue glorieuse vers la prospérité.

La géographie enseigne une leçon à notre pays; c'est de ne jamais compter sur son voisin pour établir son régime fiscal, surtout quand ce voisin est le pays du monde le plus prospère, le plus riche et avec les industries les mieux protégés; je veux parler des Etats-Unis. La dépendance industrielle vis-à-vis des Etats-Unis n'est pas une politique pour le Canada libre. La protection veut dire de bons salaires pour nos ouvriers, et nos propres marchés pour nos propres produits, et notre propre travail pour nos ouvriers à nous. Le libre-échange veut dire de maigres salaires. Quand on s'attaque au fondement de la prospérité industrielle au Canada, les Canadiens qui ont foi dans le régime protecteur comme idéal national et par patriotisme sincère, doivent s'agiter et se remuer pour le salut du pays.

Le coût peu élevé du blé est un important facteur dans la fixation du prix. Un pays agricole qui achète à l'étranger s'achemine vers la ruine, puisque c'est en définitive, l'agriculture qui paie ce qui s'achète en l'Europe. La question à régler est celle-ci: Nous serait-il possible d'obtenir ces produits de l'étranger à meilleur marché, faisant disparaître tout tarif, qu'à la faveur d'un régime protecteur efficace? Autrement dit, actuellement, notre propre marchandise contribue à la ruine des industries canadiennes qui luttent pour se maintenir. La guerre nous fait voir que le libre-échange n'offre au Canada que la perspective de devenir un exutoire de la production européenne et la façon dont les marchandises allemandes sont déversées sur le Canada le prouve bien; il en sera ainsi jusqu'à ce qu'on nous donne contre le "dumping" une clause qui soit équitable et conforme à la situation actuelle.

Le manufacturier étranger sait que son propre intérêt va lui inspirer la politique à suivre pour concurrencer et réduire à l'impuissance son jeune rival dans une industrie du pays. Le fabricant étranger abaissera ses prix au-dessous de ceux de son jeune rival, quitte à les relever après avoir atteint son but.

Pour l'agriculteur canadien, il ne peut compter réussir sous d'autre régime que celui de la protection. Aucune grande industrie fondamentale, comme l'agriculture, ne peut subsister sans la protection; les marchandises étrangères se vendent cher. Pas plus qu'il n'a fait la prospérité des Etats-Unis le libre-échange ne fera celle du Canada. Grâce à la protection, le cultivateur peut échanger ses produits agricoles bruts contre des produits ouvrés. L'expansion des Etats-Unis depuis 1940 démontre que les capitalistes, établis depuis longtemps, ont fait d'énormes sacrifices pour anéantir un rival jeune et sans ressources. Il en est de même dans des milliers de cas; et même aujourd'hui, surtout quand il s'agit d'approvisionner une grande et jeune nation de produits ouvrés. Tant qu'ils auront à faire face à la rivalité du Canada, les manufacturiers étrangers approvisionneront notre pays agricole de marchandises manufacturés et si on n'intervenait pas, ils réussiraient grâce au libre-échange, à anéantir d'abord nos propres industries parce que nos agriculteurs veulent "acheter là où ils acheteront au meilleur marché". C'est là le premier résultat du libre-échange. Mais ces prix du commerce étranger ne se maintiendront pas un an après qu'on aura fermé la dernière usine canadienne. Le manufacturier étranger, songeant à ses bénéfices, relèvera aussitôt ses prix et deviendra maître absolu du marché.

Quelle influence aura sur le prix des produits agricoles cette habitude d'acheter des manufacturiers étrangers? Cette conséquence

du libre-échange que je viens de signaler, constituera le grand obstacle pour les cultivateurs parce que le prix auquel ils peuvent vendre l'excédent de leur récolte détermine celui de toute la moisson, étant donné qu'il s'agit de savoir lequel des deux du fabricant étranger ou du fabricant canadien leur fournira le plus de produits ouvrés pour le moins de grain de production canadienne. Le président Coolidge et son cabinet sont de cette opinion, et, depuis longtemps, M. Hoover, le secrétaire du Commerce assure les agriculteurs américains qu'il auront fini de leurs ennuis s'ils réussissent à limiter leur production de façon à ne pas avoir de surplus d'une denrée à exporter. Ce surplus, vendu à l'étranger, déclara-t-il, détermine les prix sur le marché domestique. S'il n'y avait pas d'excédent, on pourait hausser les prix au moyen du tarif. M. Hoover recommande de diminuer la production du blé, et d'accroître celle de la graine de lin et des autres céréales pour lesquelles il existe un débouché local.

Les Etats-Unis importent environ 25 millions de livres de beurre par année, et il s'y fait une agitation pour relever de 8 c. le droit actuel, afin d'exclure le beurre canadien, danois, néo-zélandais et argentin. M. Hoover convient que le droit de 42 c. par boisseau ne produit aucun effet sur les prix domestiques et que le producteur de blé ne peut bénéficier du tarif qu'en restreignant sa production. L'an dernier, les Etats-Unis ont réduit leurs champs de blé de quatre millions d'acres, mais la récolte a été plus considérable qu'en 1923, à cause du climat qui est plus avantageux que le nôtre. Le prix élevé du blé a fait accroître l'ensemencement du blé d'hiver, mais la récente dégringolade amènera peut-être plusieurs producteurs de blé du printemps à suivre l'avis de M. Hoover. Comment le Canada peut-il donc vendre ses produits agricoles ou autres à des conditions satisfaisantes aux Etats-Unis?

Comme la question entière de la protection a été en butte à des railleries et au mépris dans cette discussion, il est fort à propos, je crois, d'en présenter quelque défense.

La protection signifie des produits ouvrés à bon marché, fabriqués par nos propres ouvriers. Il appert par l'histoire des Etats-Unis que le libre-échange a retardé leur développement dans les premiers temps de leur existence, comme il retardera celui du Canada, si on le tolère. Le libre-échange n'a jamais contribué au développement d'une nation. Tous les peuples de l'univers le savent par expérience. L'Allemagne est un exemple. L'Angleterre a joui de la protection trois siècles avant 1860. La protection a sauvé les Etats-Unis, jeune pays agricole, et leur gande expansion à partir de 1840 est due entièrement à la protection. La leçon a été amère quand les Etats-Unis ont cherché à grandir et à prospérer sous le libre-échange. En fin de compte, les produits indigènes sont toujours meilleurs marché que ceux de l'étranger.

Le prix du grain, à tout endroit où sa culture est en vogue et considérable est en fonction de sa proximité ou de son éloignement du marché où le surplus est attiré, et le marché le mois favorable est celui où une partie de ce surplus doit se vendre. La clef du succès au Canada, c'est l'établissement d'un débouché local. Que les produits du Canada se fabriquent chez lui, fournissant par là un débouché facile à son grain et à ses autres denrées agricoles, et les prix s'élèveront, par une loi irréristible, jusqu'à la meilleure moyenne au monde. En comparaison, sous le libre-échange, l'agriculteur, ayant ses fournisseurs en Europe, pourrait acheter un tant soit peu meilleur marché, mais au bout du compte, il perdra au libre-échange, car s'il fait un gain insignifiant en achetant là où c'est plus avantageux, il subira de lourdes pertes sur son grain, car c'est la distance ou les taux qui fixeront le prix de son excédent de production. La protection implique finalement des produits à meilleur marché, tandis que le libre-échange est la ruine d'un pays agricole. Car la loi qui condamne un pays agricole à un désavantage inévitable et ruineux par l'échange des produits du sol contre les produits ouvrés, le plonge dans des dettes perpétuelles et croissantes, et le rend dépendant.

Ce n'est pas que les habitants des pays agricoles soient plus dépensiers ou moins industries que ceux de pays où l'industrie et le commerce sont prépondérants. C'est uniquement le fait qu'il existe un désavantage inévitable pour l'agriculture dans la nature même de tous ces échanges entre pays éloignés. Ses produits sont bien plus périssables que d'autres. Ils souffrent moins bien l'attente de la demande future; leur masse et leur densité excessive sont le grand inconvénient.

Le Canada a débuté, comme les Etats-Unis, comme pays agricole, et l'expérience faite au commencement par les Etats-Unis devrait lui servir d'exemple et l'inciter à se garder du libre-échange dans sa jeunesse. Le libre-échange s'est révélé l'ennemi des Etats-Unis. Leur histoire fournit au Canada une forte raison pour suivre leurs traces et maintenir la protection. Qu'adviendra-t-il du Canada, s'il suit une tendance naturelle en tout pays relativement neuf, celle de devenir et de rester un exportateur de grain et d'autres matières premières, et un importateur d'articles ouvrés? Au témoignage de l'histoire, l'expérience universelle éclaire et confirme cette assertion, et elle repose sur des lois évidentes. Le pays neuf

a des terres en abondance et fertiles, et produit du grain avec une facilité remarquable, aussi d'autres matières premières et des articles fort grossiers et volumineux.

La main-d'œuvre y est recherchée; il en faut pour défricher, exploiter et construire, pour faire des routes, et les journaliers sont relativement rares; tandis que dans les vieux pays, la main-d'œuvre est abondante et à bon marché, ainsi que les capitaux, la machinerie et tous les moyens de fabrication à bas prix. Sans une politique de réaction, le pays neuf importera et continuera à importer en masse les produits ouvrés des vieux pays et à les payer, autant que possible, avec ses denrées agricoles. L'histoire des Etats-Unis entre 1842 et 1890, période pendant laquelle le tarif douanier n'existait pour ainsi dire pas et où il y avait peu d'argent de papier en circulation, démontre que, quelles que soient la forme de la monnaie d'un pays neuf et les conditions intérieures qui y règnent, il tirera toujours ses principales marchandises de tous ceux, petits ou grands, qui pourront se procurer du crédit. Mais, abstraction faite de tous droits d'entrée, ce pays continuera de s'approvisionner à l'étranger, qu'il soit prospère ou non. Ainsi, un jeune pays se fait tort en dépendant sur les vieux pour se procurer vêtements et objets manufacturés.

Le prix courant du blé, comme de toute autre marchandise, dans le pays qui en fait une grande importation, est celui qui est fixé dans le pays importateur, diminué des frais de transport sur ce pays. Le prix moyen du blé dans le monde est moins de un dollar le boisseau, plus haut là où la consommation dépasse la production environnante, et plus bas là où la production excède la consommation immédiate. Je ne fais pas état des différences causées par les droits, car je raisonne en supposant établit le libre-échange, régime qui plaît davantage à nos adversaires.

L'agriculture ne constitue pas à elle seule le fondement de la vie nationale. La protection doit exister pour mettre à l'abri les industries naissantes et pour les garder contre les dangers de leur croissance. L'histoire est un grand maître. Pourquoi édifier ailleurs des pays riches au lieu de s'occuper du sien? Les industries étrangères n'ont rien à offrir à nos agriculteurs. Nous devons réserver notre clientèle à nos propres nationaux. Ce principe, adopté de bonne heure par les Etats-Unis, peut seul sauver le Canada en 1925, parce que le protectionnisme procure du pain aux ouvriers en échange de leur travail, tandis que le libre-échange est un obstacle au développement d'un pays. Le but de la protection n'est pas d'approvisionner les pays étrangers d'articles manufacturés chez nous; il n'est pas davantage de leur fournir nos farines, nos liqueurs et nos effets d'habillements; c'est notre propre clientèle que la protection a pour but de satisfaire. Si je comprends les éléments de la science économique, chaque pays doit se suffire à lui-même en objets fabriqués, n'achetant ailleurs que ce que son sol ne peut lui procurer. Il est préférable que chaque peuple fabrique lui-même les articles qu'il consomme, s'il peut le faire à prix égal, ou presque égal, que l'étranger les lui vendrait. Je prétends que c'est une erreur de s'adresser aux Etats-Unis pour un certain nombre d'objets, à la France pour les chaussures, à l'Allemagne pour les bas, à l'Angleterre pour la coutellerie, et le reste, car on pourrait les produire à meilleur marché—et quand même ils coûteraient un peu plus cher—en les fabriquant dans notre pays où les facilités de payement seraient plus grandes.

Je ne m'opposerais pas à l'importation de certains articles de choix pour servir de stimulant à notre production nationale, parce que la concurrence à l'intérieur empêcherait peut-être le perfectionnement du travail. Ces articles de choix seraient acquis par ceux de nos compatriotes qui ont de la fortune et qui ne refuseraient pas de payer un droit protecteur. Il y aura toujours parmi nous des hommes exigeants qui préféreront l'habit confectionné avec une étoffe tissée en Angleterre, la paire de chaussures finie par un bottier parisien et une bouteille de bon bourgogne estimée bien supérieure à la bière canadienne à 4.4.

Puisque le Trésor a besoin d'emplir ses caisses et l'ouvrier canadien d'être protégé contre la concurrence de la main-d'œuvre étrangère, je suis heureux de savoir que dans les circonstances, les riches contribueront largement aux besoins de l'Etat et se paieront leurs caprices tout en nuisant le moins possible à nos artisans. Cette politique devrait être étendue à nos produits maraîchers pour les mettre à l'abri de la concurrence des primeurs expédiées des Etats-Unis.

En plus, le libre-échange ruine l'industrie, fait disparaître le petit concurrent et relève ensuite les prix. Le Canada a tout à craindre en 1925 de la part des Etats-Unis. Les droits protecteurs ont sauvé les Etats-Unis; c'est son régime douanier qui a fait progresser cette nation. Toute son histoire le prouve. Les importations de marchandises anglaises ne menaçaient pas les Etats-Unis en 1844 comme les importations de marchandises américaines menacent le Canda en 1925.

C'est une grande erreur de la part des libres-échangistes de prétendre que les manufactu-

riers ont toujours besoin de protection et que l'agriculture peut s'en passer. L'erreur est colossale, car ni le commerce, ni la navigation ne peuvent vivre sans être protégée. L'intérêt général d'un pays exige que celles de ses industries qui sont exposées aux coups de la concurrence étrangère doivent être entourées de la protection des lois. Le cultivateur de blé, l'éleveur de troupeaux sont protégés naturellement par leur situation géographique, par l'absence de tout rival capable de venir leur faire concurrence sur place, car il lui faudrait payer des frais énormes de transport, allant de 30 à 100 p. 100 du prix de ces produits, cependant que l'objet fabriqué à l'étranger peut entrer en Canada à 2 ou 10 p. 100 au plus. Ce sont les producteurs de grain et les éleveurs qui sont protégés par l'imposition d'un droit sur les produits ouvrés de l'étranger tout autant que le filateur ou le fabricant de chaussures.

Celui qui prétend que seuls les produits ouvrés bénéficient de la protection pourrait se plaindre avec autant de raison de ce que nous fortifiions Halifax et Québec, mais non pas London et Hamilton.

En l'an de grâce 1925, les Etats-Unis tirent le sang du cœur du Canada de la même façon que l'Angleterre était accusée de le faire à l'égard du Portugal, industriellement parlant, en 1844. L'abaissement de notre tarif douanier constitue une excellente affaire pour nos voisins du sud. Le Canada souffre de la concurrence américaine étant donné que les Etats-Unis prennent avantage de notre tarif peu élevé. Le Canada est devenu le terrain de chasse des millionnaires américains, qui obtiennent des titres en règle à l'exploitation de nos réserves forestières, de l'industrie du bois à pâte et des mines.

N'est-ce pas un fait notoire que les manufacturiers des Etats-Unis ont vu renaître la prospérité sous le régime de la protection à outrance et de l'embargo, aussitôt la paix conclue? N'est-il pas vrai que les industries des Etats-Unis périclitaient sous le régime du libre-échange relatif qui fut en vigueur durant quelques années?

L'industrie américaine a ressuscité et s'est développée sous le régime du tarif douanier inauguré en 1923 et 1924. Nous n'ignorons pas que l'Allemagne, réduite à l'impuissance par la politique de l'Angleterre qui inondait ses marchés de produits de toutes sortes tout en excluant du marché anglais le grain et le bois allemand, fut forcée d'inaugurer son "Zollverein" ou union tarifaire, une mesure de protection soigneuse et efficace sous le régime de laquelle les industries se sont développées et ont prospéré par tout l'empire allemand? Et l'Allemagne s'en est tenue constamment et purement au régime protecteur tandis que le Canada a faibli et tergiversé. Et quel a été la conséquence de cette protection constante? L'empire allamand a créé et installé ses industries sur de solides bases et par là même il a augmenté sensiblement le chiffre de sa richesse ainsi que les revenus provenant de ses entreprises manufacturières. Et l'opinion publique qui se manifeste par des milliers de voies différentes est quasi unanime en faveur du régime de la protection.

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

Reprise de la séance

M. CHURCH: Monsieur l'Orateur, lors de la suspension de la séance, à six heures, j'en était à démontrer ce que le régime protecteur a fait pour les Etats-Unis, de quelle façon il a contribué à l'édification de ce grand pays et j'ai souligné la leçon qui s'en dégage pour le Canada, savoir, la nécessité d'étendre le système à toutes les industries du Dominion. L'un des bienfais de la protection, c'est qu'elle impose une taxe sur tous les articles de luxe,—elle taxe ceux qui sont en msure d'acquiter les impôts. A mon avis, le régime du libre-échange dans son ensemble constitue un système de gloutonnerie qui dépasse de cent coudées les plus beaux rêves de certains protectionnistes. On demande que le pays en général soit taxé pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson qui servira au transport du grain sur les marchés où il sera échangé contre des produits ouvrés. Mais les produits fabriqués par des gens qui ne paieront pas un seul sou de taxes pour les chemins de fer seront consommés par une population qui ne dépensera,—elle refuse de le faire du reste,—un seul sous en salaires au bénéfice de ses concitoyens. Or, de quelle façon ces concitoyens pourront-ils aider au paiement des frais de construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et de toutes les autres voies ferrées, si le régime du libre-échange isole les industries de l'Ouest de la vie économique du reste du pays? Un grand nombre de cultivateurs de l'Ouest canadien sont mal représentés ici. Les cultivateurs de l'Ontario se sont toujours montrés patriotes sur les champs de bataille et protectionnistes aux bureaux de scrutin. Les théories libre-échangistes ont dejà placé les producteurs de grain de l'Ouest dans une situation qui leur fait perdre chaque année une somme de 25 millions. Les théories de libre-échange doivent céder le pas aux principes de la protection en ce qui regarde l'expédition du grain, la solution du problème des

assurances maritimes et, s'il est nécessaire, pour ce qui est de l'imposition de droits d'accise et d'exportation sur le blé sans quoi cette industrie sera ruinée.

Le Canada est en mesure de répondre de deux manières au programme tarifaire des Etats-Unis qui frappe le blé canadien d'un droit de 42c. par boisseau. Premièrement, nous pouvons adopter des règlements qui empêcheront la coalition des minotiers canadiens et les bourses des grains d'accaparer la récolte de blé des cultivateurs de l'Ouest à des prix dérisoires. En second lieu, nous pouvons imposer un droit d'exportation qui mettra les minoteries des Etats-Unis dans l'impossibilité absolue d'importer une seule livre de blé canadien. A l'exclusion du blé canadien des marchés américains, il faut répondre par l'exclusion de la farine des Etats-Unis des marchés mondiaux. La farine provenant du blé américain ne saurait faire concurrence à la farine canadienne sur les marchés du monde entier. Que les Etats-Unis augmentent les droits sur le blé canadien! Cette attitude de la part du Gouvernement américain forcera les minotiers des Etats-Unis à chercher,—mais en vain,—des débouchés pour l'exportation de la farine de qualité inférieure qui sert à l'approvisionnement du marché domestique des Etats-Unis.

Il n'y a jamais eu une époque dans les annales industrielles du Canada où les hommes d'affaires et les capitaines d'industrie aient eu plus besoin qu'à l'heure actuelle de la collaboration sympathique de nos gouvernements. Le fardeau accablant et les taxes qui pèsent sur les industries constituent un obstacle énorme pour les hommes d'affaires, à une période où tous les efforts doivent tendre à ramener la stabilité et à assurer le développement de la production, en pratiquant la plus stricte économie, étant donné que le commerce international est toujours dans le marasme. L'impôt sur les ventes, par exemple, est un coup fatal porté à l'industrie. D'abord de 3 p. 100, il a été porté à 6 p. 100, puis réduit à 5 p. 100. Les frais généraux des industriels sont écrasants. Tous le savent, pour se maintenir à la hauteur des progrès actuels, il est indispensable que les manufacturiers de nos jours aient des usines et des outillages des plus modernes. Les machines sont améliorées sans cesse. Elles ont besoin d'être renouvelées plus souvent que dans le passé et c'est là un problème qui se présente continuellement aux manufacturiers canadiens désireux de retenir ou de reconquérir, leur prééminence d'atan. Voilà pourquoi il y aurait lieu de dégrever l'impôt sur les ventes et sur le revenu, et d'allouer davantage pour la dépréciation des machines, sans rien dire des frais imposés par les agrandissements. Je me demande comment les fabriques, forcées de se moderniser par les conditions économiques de l'heure actuelle, peuvent y parvenir, si elles ne sont pas soulagées dans une certaine mesure du fardeau qui les écrasent. Il importe d'inaugurer une politique qui protège les industries et les aide immédiatement par une réduction d'impôts, de façon qu'elles résistent à la concurrence étrangère et au "dumping" des produits manufacturés des autres pays.

Un manufacturier m'a demandé l'autre jour comment il pourrait maintenir l'exploitation de son usine dans les circonstances présentes. Il a invoqué l'argument suivant: "La loi dans le moment ne m'encourage pas du tout. Si je me confine au Canada, les portes des autres pays me sont fermées par des tarifs hostiles et même sur mon propre marché je n'ai aucune préférence. Mon usine, mes revenus, et mes surplus de profits sont imposés, mais si je suis assez sage pour me tourner vers les Etats-Unis, l'Allemagne ou ailleurs et employer la main-d'œuvre étrangère. Je bénéficierai du marché des autres pays avec la protection du tarif et j'aurai un libre accès aux marchés canadiens sur un pied d'égalité avec les citoyens de ce pays." Lorsque les ouvriers de l'extérieur sont ainsi payés, est-il étonnant que le chômage sévisse chez nous? N'est-il pas raisonnable que les ouvriers canadiens aient la préférence dans leur propre pays?

Je regrette l'abrogation de la clause "anti-dumping". Les progressistes ont souligné cette décision de leurs applaudissements. Sans doute le Gouvernement a amené pavillon devant leur politique de libre-échange. Mais quel malheur pour nos industries nationales! Je souhaite un régime qui rende nos cultivateurs plus prospères, qui facilite l'immigration, surtout le rapatriement du magnifique type de Canadiens qui se sont exilés aux Etats-Unis, un régime enfin qui favorise l'expansion de notre marché domestique. L'abrogation de la clause "anti-dumping" de l'exposé budgétaire empirera la situation du pays. Le secrétaire du travail des Etats-Unis a établi une comparaison de l'exode de 1921, 1922, 1923 et 1924 et il montre une moyenne, en 1921, de 4,410 par mois, ou un total de 52,929 pour l'année. En 1922, la moyenne fut de 5,190, ou un total de 62,289; en 1923, une moyenne de 15,165 par mois, ou un total de 181,973; en 1924, une moyenne mensuelle de 13,255 ou un total de 159,063. Nous devons tenir compte des émigrants qui sont revenus au pays, mais le nombre en est fort restreint.

Quant à la clause "anti-dumping", j'ai été très surpris de ce qui est arrivé, et les employés des manufactures, les civils comme les anciens combattants en ont beaucoup souffert. Sous l'empire de la politique de commerce en vigueur en Allemagne, les marchandises de cette contrée importées chez nous sont un grave danger pour nos industries. J'ai sous la main une lettre d'une dame de Toronto que je vais vous lire:

Ci-inclus vous trouverez un paquet d'aiguilles rouillées que j'ai achetées d'un vétéran sourd et incapable de trouver un emploi. Vous remarquerez que ces aiguilles ont été fabriquées en Allemagne. N'est-ce pas une ironie du sort que nous ayons un Gouvernement qui permette que nos soldats qui se sont battus pour nous colportent de porte en porte de la pacotille allemande afin de se soutenir.

J'ai été témoin de ce spectacle moi-même. Les magasins à rayons sont remplis de marchandises d'Allemagne à bon marché. Au temps de Noël, il est impossible aux petits marchands de rivaliser avec ce pays. C'est ce que l'on voit à Toronto, Hamilton, Brantford, Winnipeg, Vancouver et Halifax, et cela parce que des articles de qualité inférieure comme celui-ci sont déversés sur le marché canadien sans que la loi fasse rien pour nous protéger. Représentant d'une ville qui a envoyé des milliers au front, je proteste contre cette conduite. Je crois ce que dit le ministre intérimaire des Finances; je crois de plus qu'il y a dans le cabinet des ministres qui s'efforcent d'administrer les affaires du pays aussi bien que possible, et ils ont toutes mes sympathies. J'ai été peiné de constater qu'ils avaient retiré la proposition relative au "dumping", car cette décision est injuste envers les cultivateurs. Il y a des milliers de cultivateurs autour de Toronto; c'est dans la classe agricole que Toronto recrute plus des deux tiers de ses instituteurs et institutrices; c'est cette population agricole qui a développé Toronto. Nombre de fils de cultivateurs, des différentes villes et villags, qui ont combattu outre-mer, se sont vu réduits au chômage parce que le marché est encombré de produits allemands. Voici un autre article dont je veux donner lecture à la Chambre:

Une taloche de l'Allemagne

Ses usines en pleine activité

L'Allemagne tire plein profit du programme du ministère King,—nos manufactures ferment leurs portes.

Tandis que des usines canadiennes, ont complètement cessé de fonctionner et que d'autres ne marchent qu'au tout petit train l'Allemagne fait parade de sa prospérité à la face de nos héros de la guerre qui font queue devant les postes de secours et s'adressent au temple de l'industrie pour obtenir de quoi empêcher leurs familles de mourir de froid et de faim. Le courrier nous apporte une circulaire, édition anglaise mais publiée à l'intention de quatre-vingt-dix-huit pays, sur "Le marché d'exportation." Au centre de la couverture flamboyante figure un navire représentant le commerce mondial; au-dessous on voit la photographie d'une grande usine avec cette légende: "800 employés". Mais ce qu'il y a de plus ironique c'est qu'au-dessus du coin de cette usine si active se trouve la blanche colombe de la paix entourée d'un cercle noir.

Grâce au programme du ministère King les marchandises allemandes encombrent le marché canadien et font à nos industriels une concurrence injuste et déloyale; et pendant que le Canada souffre d'un fléchissement très prononcé l'Allemagne devient de plus en plus audacieuse, fait la conquête de nos marchés et réduit nos ouvriers soit au chômage soit à l'exil en territoire américain.

Il en est de même de l'industrie de la chaussure. L'Allemagne inonde le Canada de ses marchandises et nos fabriques de chaussures ont fermé leurs portes.

A l'égard de l'impôt sur le revenu, je regrette que le ministre intérimaire des Finances n'ait pas jugé bon d'exempter les revenus jusqu'à concurrence de cinq mille dollars; à la fin du compte ces hommes payent la grosse part des impôts: le cité de Toronto à elle seule verse 12 millions au fisc. Il est toujours facile d'atteindre l'humble citoyen à revenu fixe, mais on n'atteint pas les gros richards. Aux Etats-Unis le gouvernement vise spécialement ces derniers: là-bas le chiffre des revenus est livré à la publicité. La campagne faite à ce sujet aux Etats-Unis, a produit d'excellents résultats. Au Canada des obligations valant près d'un milliard ne sont pas imposables pour les fins de la taxe sur les revenus. Je trouve qu'on devrait élaborer une méthode de remettre ces fonds en circulation et les faire alimenter nos industries. L'impôt sur le revenu est plus onéreux au Canada qu'aux Etats-Unis. Entre 1922 et 1924 il n'y a pas eu de réduction dans le taux de l'impôt canadien sur le revenu; n'empêche que les rentrées, sous ce chef, ont baissé de 31 p. 100. En Angleterre le taux normal d'impôt en 1924 était inférieur de 25 p. 100 au taux de 1922, et pourtant les recettes n'ont baissé que de 28 p. 100.

Je puis rappeler ici l'opinion exprimée par le président Coolidge, à savoir: qu'un taux modique rapporterait plus qu'un taux élevé sur les gros revenus. Quand le taux est trop élevé les gros revenus disparaissent et tout le fardeau de l'impôt pèse sur les salariés.

Ecoutez le très hon. M. S. Bruce, premier ministre d'Australie:

Je crois que tous ceux qui étudient l'économie politique reconnaissent que rien plus qu'un impôt trop onéreux, ne fait obstacle au développement, n'entrave le commerce et l'industrie et ne ravale le régime de vie. En regard des autres pays du monde nos impôts ne sont pas exorbitants; mais en raison de notre situation particulière leur effet est désastreux. Notre pays est jeune, il possède des ressources naturelles presque infinies; mais il n'a pas de richesses accumulées. Un fardeau qui serait léger pour un vieux pays riche en capitaux, peut écraser une jeune nation au point de rendre impossible tout développement futur.

L'impôt canadien sur le revenu, en regard de celui des Etats-Unis est à peu près dans la proportion de six contre un. Par exemple l'homme qui a un revenu de $3,000 paye $40 au Canada et seulement $7.50 aux Etats-Unis. Celui qui a un revenu de $4,000 paye $80 au Canada et $22.50 aux Etats-Unis. La taxe sur un revenu de $5,000 est de $126 au Canada et de $37.50 aux Etats-Unis; le revenu de $6,000, $178.50 au Canada et $57.50 aux Etats-Unis; $10,000, $619.50 au Canada et $207.50 aux Etats-Unis; $20,000, $2,089.50 au Canada et aux Etats-Unis, $1,017.50. En définitive c'est l'homme au petit revenu qui paye la grosse part de l'impôt. Comme je l'ai dit tout à l'heure, aux Etats-Unis un bulletin mensuel publie le chiffre des revenus; il en résulte d'excellents résultats; les gros richards payent l'impôt. D'aucuns ont cherché à s'y soustraire mais le département du Revenue a poursuivi les gros bonnets et les profiteurs aussi bien que les petits salariés.

Le ministère canadien des Postes est un excellent service d'utilité publique. Nous avons un ministre des Postes de tout premier ordre et je regrette que le mauvais état de sa santé nous ait à tel point privé de sa présence en Chambre. C'est un homme de rare mérite et son administration nous assure un excellent service, particulièrement dans la cité de Toronto. Les gens parlent du déficit des chemins de fer Nationaux. Tant qu'il y a de la vie il ne faut pas désespérer. Le service des postes a eu ses déficits et cela de 1867 à 1899; puis commence une ère de surplus. A cette époque, nous avions un très bon ministre, sir William Mulock, à qui vous avez succédé, monsieur l'Orateur. Ce fut un de nos meilleurs administrateurs des postes. Il a continué la bonne œuvre entreprise: on a fixé le port des lettres à 2c. en même temps que l'on donnait aux employés une journée plus courte et de meilleures conditions de travail. Toutefois, je regrette que l'on n'ait pas rétabli la correspondance locale à un sou. Je crois que nous avons eu un rapport hier, nous disant que cela va coûter 3 millions et demi. Le département des Postes a accordé une gratification aux journaux du Canada qui représente deux millions et demi. Si le Gouvernement peut se permettre d'accorder de pareilles faveurs, pourquoi ne pourrait-il pas réduire le port des lettres au bénéfice des pauvres? J'estime que nos employés sont attachés à leurs fonctions et que nous avons de nombreux fonctionnaires qui rendent d'excellents services. Dans certains départements, il y a des hommes très capables. J'ai eu à m'occuper personnellement des choses de l'administration et dans mes fonctions municipales, j'ai été en rapports assez suivis avec les agents du département des Douanes. Je sais, par conséquent, assez bien ce que font les fonctionnaires et je suis convaincu qu'ils travaillent fort; ils gagnent certainement leurs appointements. Il est possible que le personnel soit trop nombreux ici et là, mais quelle était la société particulière qui n'avait pas un personnel trop nombreux après la guerre? Je veux qu'on améliore le sort des employés de l'Etat. Je n'approuve pas ce que le gouvernement d'union a fait en nommant la commission du service civil. J'estime que ce fut une erreur. Personnellement, j'ai toujours été partisan du système d'après lequel le choix des employés est laissé aux représentants du peuple et il me semble que le service civil, aujourd'hui, ressemble beaucoup à ce qu'il était autrefois quand régnait le népotisme.

Je regrette que le budget ne tende pas à diminuer le prix des vivres que consomme généralement l'ouvrier. Il taxe plutôt tout ce dont l'ouvrier a le plus besoin. Certes on fait certaines concessions sur les pamplemousses; mais il est inutile de parler de ce fruit, quand on a de la peine à se procurer les articles essentiels à l'existence.

Il existe une loi pour enquêter sur les coalitions commerciales et il y a également l'article 492 du Code criminel qui permet de poursuivre les trusts, etc. Toutefois, il ne faut pas oublier que lorsqu'on a adopté cette disposition du code, il n'existait pas de cumul de directorats pas plus que des accords tacites ou particuliers, comme il en existe aujourd'hui. Il n'y avait pas de mergers et la législation contre les trusts ne faisait que commencer. Aujourd'hui, les sociétés commerciales s'entendent entre elles par les soins de leurs avocats et les directeurs des unes sont en même temps directeurs des autres, d'où la nécessité d'une législation moderne. Je préconiserais pour le Canada quelque chose dans le genre de la loi Sherman contre les trusts, qui est en vigueur aux Etats-Unis, et sous l'empire de laquelle on peut poursuivre aisément les trusts et les coalitions commerciales. L'autre jour encore, un trust du pain a été mis à l'amende aux Etats-Unis en vertu de cette loi. Les trusts fleurissent on ne peut mieux au Canada et il n'y a rien pour les arrêter; nous n'avons aucune loi efficace, ni fédérale, ni provinciale pour les mettre à la raison. Toutes les poursuites intentées en vertu de l'article 492 du Code criminel ont échoué. Or, le public exige qu'on restreigne les opérations de ces trusts et syndicats. Il est certain qu'il ne devrait pas exister de coalition capable de se rendre maîtresse du commerce du pain, du lait et autres nécessités du même genre. On ne doit pas

tolérer une situation qui, comme les rapports sur l'hygiène le démontrent, est nuisible à notre population infantile.

Le prix du pain ayant augmenté rapidement en Angleterre à la suite de la hausse du prix du blé, la Chambre des communes a adopté une résolution, priant le ministre du Commerce de s'expliquer à ce sujet. A Paris, on est en train de prendre des mesures vigoureuses pour empêcher que les marchands de denrées alimentaires contienuent d'exploiter le public. La dépêche suivante qui a été envoyée aux journaux à ce sujet, est très explicite:

La commission du pain et de la farine a ordonné aujourd'hui une réduction d'un sou sur le prix du pain, à partir du 21 avril. C'est la troisième réduction depuis un mois, ce qui porte le prix à 1.50 fr. le kilog. (2.20 livres). La diminution est due à la baisse récente des prix du blé sur les marchés du Canada et des Etats-Unis.

On n'aboutira à rien chez nous tant qu'on n'aura pas changé notre manière d'administrer la chose publique. Il y a, aujourd'hui, au Canada une coalition entre les boulangers, qui s'étend de plus en plus dans les différentes provinces et peu à peu les petits boulangers seront forcés de disparaître. C'est ce qui se fait en ce moment à Toronto. Il existe un immense syndicat et il faut absolument faire quelque chose pour restreindre ses opérations. Lorsque les prix du blé et du pain ont monté, les boulangers ont augmenté le prix du pain; mais ils ne l'ont point diminué, lorsque le prix du blé a baissé de 50c. le boisseau. On peut en dire autant des biscuits, dont le prix a monté de 3c. depuis la guerre. Par conséquent, je favoriserai vivement toute loi semblable à la loi Sherman contre les coalitions, loi qui existe aux Etats-Unis. Ce serait un bon moyen de faire face aux coalitions commerciales. Nous avons un impôt élevé sur les ventes et une taxe élevée sur le revenu. Le prix du pain n'est pas raisonnable. Il existe des coalitions pour le pain, l'huile, l'essence et on voit aussi une coalition des banquiers, une coalition des millionnaires américains, une coalition des producteurs de grain, une coalition pour le charbon, les élévateurs à grain et des coalitions dans les transports et les industries.

Nous avons entendu un intéressant débat au sujet du charbon et ce qui s'est accompli se voit fort bien. Depuis quatre ans je demande une politique nationale en ce qui touche notre approvisionnement de charbon. Je suis d'avis que nous devrions placer un embargo sur le charbon, car nous devrions avoir un approvisionnement national. J'ai foi au système des primes, mais le système mis en vigueur par le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart) n'est pas satisfaisant par le fait qu'il aide une province aux dépens d'une autre. Le prix de revient élevé des articles manufacturés est dû aux transports et au combustible, qui réagissent l'un sur l'autre considérablement. Le prix élevé du charbon augmente le coût des transports alors que les tarifs élevés de transport augmentent à leur tour le prix du combustible. Il n'y a pas de doute que le travail des mineurs ne soit semé de dangers et on devrait les payer généreusement, mais aujourd'hui, les salaires sont deux fois plus élevés qu'avant la guerre.

Je suis surpris de voir ce qu'est la situation aux Etats-Unis en ce qui regarde les unions ouvrières, et la situation au Canada lui ressemble fort. Quelqu'un devra agir ici comme l'a fait le très honorable Stanley Baldwin, en Angleterre, pour faire s'unir le capital et le travail. Le 22 août 1924, M. John L. Lewis, président des Mineurs unis a écrit à M. Stone, dont la compagnie n'avait pas mis en vigueur l'échelle de Jacksonville, adoptée l'an dernier. M. Stone est le chef d'une vaste organisation aux Etats-Unis et il nous écrit la situation dans ce pays. Il dit avoir perdu le contrat d'approvisionnement du Boston & Maine, contrat qu'il aurait obtenu si M. Lewis avait permis aux mineurs de continuer le travail. Il ajoute que l'agitation devient aujourd'hui une véritable profession. Là-bas, le travail est aussi à blâmer que le capital. L'organisation a un contrat pour transporter le charbon, mais elle ne peut le remplir parce que les mineurs n'ont pu obtenir les salaires qu'ils voulaient. Je prédis, pour l'été et l'automne prochain une grève plus considérable que celle de 1922 et nous souffrirons d'une disette de charbon l'hiver prochain si nous n'agissons pas. La situation dans les Provinces maritimes me désole, mais il me semble que le Canada s'engage dans la même voie que les Etats-Unis. C'est pourquoi je favorise une politique nationale pour le capital comme pour le travail. Le peuple du pays aime l'ouvrier et nous avons un ministère fédéral du Travail et des ministères provinciaux pour surveiller ses intérêts. Les salaires des mineurs devraient être de bons salaires pour un bonne journée de travail, mais voici ce que nous verrons au Canada; nous devrons, pour protéger la nation, faire que tous ceux qui touchent aux mines de près ou de loin, à partir du président jusqu'au bas de l'échelle, aient un permis du pays et soient soustraits à l'autorité d'une organisation ouvrière des Etats-Unis.

Le Canada a besoin d'une renaissance économique. Il lui faut quelqu'un pour la provoquer. Le fait que la situation persiste en Nouvelle-Ecosse est peu à l'honneur de notre système de gouvernement. Les mineurs ont ma sympathie comme aussi les directeurs des

mines dont le travail est enrayé par les tarifs de transports élevés, l'instabilité du marché et la concurrence américaine. Je ne veux pas blâmer un côté plus que l'autre, la difficulté est surtout industrielle et, je le répète, je suis peiné pour les deux parties à ce différend. Le Gouvernement a pu dépenser $30,000 pour pousser jusqu'au Conseil privé son attaque contre les municipalités de l'Ontario employant l'hydroélectrique et il pourrait être prêt à accomplir quelque chose pour réunir les mineurs et les patrons du Cap-Breton. Peu nous importe à qui sont les mines; peu nous importe la constitution, il s'agit d'un cas d'urgence et nous devons le traiter comme tel. Qu'aurait-on fait si un différend de ce genre s'était produit en Angleterre? Aujourd'hui, dans les plus sombres jours de son industrie, alors que ses contrats de construction maritime vont à l'Allemagne, elle est heureuse d'avoir à sa tête un homme de ressources et un patriote comme Stanley Baldwin qui prépare le réveil national de l'Angleterre vers la paix industrielle, à la Chambre comme ailleurs. Il rend service à tout l'univers industriel. Il ne se tient pas à part et ne compte pas sur des chinoiseries techniques.

Courageusement, il fait face aux problèmes qui surgissent dans le pays. Par malheur, nos hommes d'Etat n'agisse pas de cette manière. Stanley Baldwin sait gagner les cœurs et les esprits des hommes de tous les partis, de tout le monde civilisé pour la façon dont il parle dans les assemblées publiques des crises réelles de l'industrie et du besoin d'un effort collectif pour régler les différends à l'avantage mutuel des intéressés. Le public anglais est attentif et comprend la situation économique. Stanley Baldwin a su gagner le cœur des capitalistes comme celui des ouvriers par ses tentatives pour opérer leur rapprocrement. C'est une personnalité, bienveillante et sincère, qualités dont s'éprennent toutes les classes de la société en Angleterre et qui, à mon sens, égalera Pitt comme meneur d'hommes. "Le patron et l'ouvrier", dit-il, "doivent se traiter plus généreusement, s'entendre comme ils l'ont fait pour assurer la victoire, unir leurs forces, si l'on veut que l'Angleterre traverse la crise, retrouve la prospérité de son commerce qui ramènera l'aisance parmi toutes les classes". Et il a fait tout cela en un mois, en appliquant au problème, tenant compte des besoins sociaux, dans un esprit de conciliation, avec doigté, par la persuasion, méthodes d'un véritable démocrate, d'un bon Anglais. Il va réveiller la conscience sociale de l'industrie anglaise d'une manière qui rappelle les jours de Pitt. L'honorable député de Springfield (M. Hoey) demandait l'autre soir un réformateur semblable pour sortir le Canada du marasme industriel. Qu'il écoute ces paroles de Stanley Baldwin:

> Je n'ai jamais cherché la fonction; je n'ai jamais formé de plans ni intrigue de ma vie. Une seule idée, une idée dont j'ai hérité, me guide. Je tiens, autant qu'il m'est possible, à rendre service à mes compatriotes.
>
> Toute sa vie, mon père s'inspira de cette idée et avant lui, d'autres membres de ma famille, dans une sphère bien moindre, s'en inspirèrent également. C'est une tradition. Toute ma vie, j'ai cru profondément aux paroles de Browing à savoir que tous les devoirs sont égaux devant Dieu et qu'il importe peu qu'un homme conduise une locomotive, balaye les rues ou soit premier ministre, s'il s'acquitte sincèrement de ses fonctions et pour le bien de l'humanité.

Les honorables députés remarqueront le sentiment de charité qui se dégage de ces paroles. Est-il étonnant qu'il rapproche le patron et l'ouvrier? Il ne se tient pas à l'écart, ni ne recule devant les subtilités. Il règlerait vite la grève de la Nouvelle-Ecosse ou tout autre problème industriel et il nous donnerait en peu de temps une loi qui protègerait les industries. Pour ma part, je crois que le Canada a besoin d'une loi qui sauvegarde ses industries. Mon honorable ami de Springfield disait que cette loi n'existait plus. Eh bien, voici le texte, en trois pages, ça ne ressemble pas à nos volumineux projets de loi: le Safe Guarding of Industries Act, présenté le 25 janvier par le gouvernement Baldwin. Un comité, nommé par le Board of Trade, décide si une industrie doit être protégée. C'est devenu une mesure protectionniste et un grand nombre d'industries en bénéficient. Lorsqu'un établissement se plaint de la concurrence, celle-ci ne peut être présumée injuste si elle ne provient des causes suivantes:

> (*a*) Dépréciation du numéraire au point d'équivaloir à une prime d'exportation.
>
> (*b*) Subventions, primes ou autres avantages conventionnels.
>
> (*c*) Conditions inférieures de travail, quant au salaire, aux heures de travail ou autrement, parmi les ouvriers employés à la production des articles importés dont on se plaint, en comparaison de celles qui s'appliquent à la production d'articles similaires dans le Royaume-Uni.

Le parti conservateur anglais agirait bien plus sagement, à mon sens, s'il appliquait ouvertement et définitivement la protection à l'agriculture et à l'industrie. Le Board of Trade d'Angleterre a établi un règlement relativement à la sauvegarde des industries. Les droits sont imposés pour une période déterminée. Commentant cette mesure, le *New York Times* dit:

> Tout établissement demandant un droit protecteur doit démontrer que sa production se fait dans de bonnes conditions et économiquement. Il doit démontrer aussi qu'en protégeant son industrie ce droit de douane ne nuira pas à une autre. Il doit établir par des faits et des chiffres que la concurrence étrangère est injuste. Puis après avoir répondu à toutes ces questions impertinentes, une loi sera peut-être passée pour établir un

droit " durant une période limitée " et définitivement indiquée. Comme comble d'affront, du stricte point de vue protectionniste, il est décrété qu'aucune " personne " exposée à être atteinte sensiblement par la décision qui peut s'ensuivre ne pourra participer d'aucune façon à une enquête conduite par le Board of Trade.

J'ignore ce que nos voisins feraient avec une mesure aussi protectionniste que celle-là. Au cours du débat, j'ai entendu des députés d'un côté ou de l'autre parler d'esprit de suite en matière de libre-échange ou de protection. J'ignore quel rapport il y a entre cette qualité et cette question. Que le Gouvernement prenne le bon moyen de résoudre le problème, et peu importe le tarif, ceux qui en sont responsables, ou la logique, les temps et la situation ne sont plus les mêmes; faisons le nécessaire pour améliorer les choses, voilà l'essentiel.

Pourquoi une loi de sauvegarde pour nos industries? Voyez le nombre de chômeurs, le nombre d'émigrants aux Etats-Unis, le nombre de fabriques fermées. Le tarif actuel des douanes ne donnera pas de pain aux sans-travail, non plus que l'espoir d'une reprise des affaires, prochaine ou non, et le budget en discussion ne leur en procurera pas davantage. Les chômeurs ont besoin de manger tous les jours, tout le mois et toute l'année; il leur faut de l'argent chaque semaine pour acquitter le loyer, les vivres, s'habiller, se vêtir, eux et leurs femmes et leurs enfants. Je prétends que vous ne pouvez nourrir les chômeurs avec les sophismes libre-échangistes du passé, ou avec la loi de l'Amérique britannique du Nord. Le chômage, comme je l'ai dit, provient de ce qu'on a négligé de maintenir la politique nationale, de développer les ressources naturelles et de s'occuper de la production des matières premières. Le manque de protection a détruit le marché local des cultivateurs d'Ontario. En juin 1923, les cultivateurs d'Ontario ont voté solidement en faveur de la protection; ils ont toujours voté en faveur de la protection.

Un rapport du ministère du Commerce indique que l'on a importé au cours de l'exercice écoulé le 31 mars 1924, une somme de 150 millions de fruits, de légumes et autres produits que l'on aurait pu récolter au Canada. C'est à notre tarif qu'il faut attribuer tout cela. Comparez les droits de notre pays avec ceux des Etats-Unis sur les mêmes produits comme l'indique le tableau suivant:

Tarif américain —	Tarif Canadien —
Blé, 42c. le boisseau	12c. le boisseau.
Maïs, 15c. le boisseau	En franchise.
Farine, $2.40 le baril	50c. le baril.
Foin, $4 la tonne	$2 la tonne.
Fruits, 35 p. 100	25 p. 100
Pommes de terre, 50c. les 100. liv.	35c. les 100 livres.
Beurre, 8c. la livre	4c. la livre.
Fromage, 5c. la livre	3c. la livre.
Les œufs, 8c. la douzaine	3c. la douzaine.
Viande, 40 p. 100	25 p. 100.
Laines, 100 p. 100	27½ p. 100.
Tissus de soie, 55 p. 100	15 p. 100.
Tissus de soie artficielle, 75 p. 100.	15 p. 100.
Tissus de coton, 75 p. 100	27½ p. 100.
Bais de laine, 75 p. 100	25 p. 100.
Chapeaux, 33⅓ p. 100	22½ p. 100
Couvertures, 75 p. 100	22½ p. 100

Nous avons importé une quatité énorme de produits agricoles des Etats-Unis; en voici la liste:

Beurre, plus de 1 million de livres.
Fromage, 900,000 livres.
Œufs, 5 millions de douzaines.
Fruits, $25,500,000.
Maïs, 9 millions de boisseaux.
Peaux, grandes et petites, 49 millions de livres.
Saindoux et ses composés, 8 millions de livres.
Bacon et jambon, 3 millions de livres.
Porc frais, 10 millions de livres.
Porc salé, 5,500,000 livres.
Semences, 3 millions.
Légumes, 6 millions.
Laine brute, 15,500,000 livres.

Tous ces produits peuvent se trouver au Canada. La valeur des fruits importés est comme suit:

Fruits frais	$ 18,253,447
Fruits séchés	6,095,388
Fruits, autrement préparés	1,936,938
	$ 27,285,773

Presque tous ces fruits destinés à la consommation domestique devraient être produits au Canada et on devrait protéger le producteur d'Ontario et des autres sections du Canada. Les chiffres que j'ai cités se rapportent à certains produits agricoles que notre propre pays devrait fournir. Nous devrions élever nos droits de douane au même taux que les droits américains. Nous pouvons copier nos voisins sous ce rapport avec avantage.

Il me vient une idée relativement aux tableaux que je viens de citer. On a qualifié notre marine de pêche de "marine pour rire", et certains pourront dire: qu'il en soit ainsi. Mais cela ne change pas le tarif du Canada qui n'est qu'un tarif pour rire. Le Gouvernement devrait faire tout en son pouvoir pour protéger nos industries, pour les multiplier et les améliorer.

Prenons des leçons ailleurs sous ce rapport. Prenons le cas de l'Agleterre: nous trouvons un tiers de sa population, vivant sous le régime du libre-échange et à la veille de mourir de faim; ici au Canada, nous avons deux ou trois cent milles gens qui ont pris le chemin des Etats-Unis, y compris bien près de 100,000 vétérans. Est-ce que cela n'indique pas qu'il est temps de prendre des mesures protectionnistes? Les industries de ce

pays ne peuvent subsister sans une protection suffisante. Ces industries ne peuvent rien tirer du libre-échange, "paille moisie du siècle dernier", comme une autorité bien connue l'a déjà appelé. Le Canada devrait sauvegarder l'emploi de ses ouvriers en aidant les industries qui ont besoin de protection.

Avec une protection convenable, nous pourrions, je crois, résoudre le problème du chômage en développant nos ressources naturelles. Le libre-échange signifie des salaires de famine; par exemple, en Angleterre, les ouvriers agricoles ne reçoivent, en moyenne que de $5 à $6 par semaine, et il n'y a pas une industrie, un commerce ou une industrie dans ce pays, entre John O'Groat's et Land's End qui rapporte en moyenne, sous le régime du libre-échange, les salaires que nous payons aux ouvriers agricoles.

En Angleterre, on s'achemine vers la protection, bien que la marche soit lente, puisqu'on a adopté la loi dite "Safeguarding of Industries"; je demande l'opinion de mes honorables amis de la gauche. Est-ce que l'Angleterre, sous le régime de libre-échange, a résolu la question du chômage, la question des heures de travail? Non, elle ne l'a pas résolue. Est-ce que l'Angleterre, sous le régime du libre-échange, a pu abolir la loi des pauvres? Le travailleur s'y est-il enrichi? Est-ce que le travailleur, qu'il soit artisan ou manœuvre, a amélioré son sort? Non. Est-ce que le libre-échange a fait disparaître la nécessité des pensions au vieil âge ou des secours au chômage? A-t-elle éliminé de son marché les produits du "sweating-system"? A-t-elle rendu le travail plus stable ou prévenu le "dumping"? Dans tous ces cas, la réponse est: Non.

Le chômage est le problème le plus ardu qui se présente aujourd'hui en Canada. Mais le Gouvernement ne veut pas y faire face; il se retranche derrière notre constitution et il renvoie la balle aux provinces et aux municipalités. Le Gouvernement veut lutter sans armes, mais si nous sommes pour nous battre de la façon que nous l'avons fait, le chômage va devenir plus sérieux; nous en aurons indéfiniment. La meilleure manière de le combattre, selon moi, c'est d'exploiter nos propres ressources et de sauvegarder nos industries, directement et indirectement. Allons jusqu'au bout au lieu de ne faire qu'une partie du chemin, comme on l'a fait en Angleterre.

La situation qui règne ici est anormale. Ayons une politique nationale qui nous permette de rétablir la situation comme elle devrait exister; avec la sauvegarde que je suggère, empêchons cette concurrence injuste qui se présente lorsque des marchandises provenant de pays étrangers sont offertes en vente en Canada à des prix pratiquement au-dessous du coût de production de produits similaires en Canada.

Je le demande aux honorables députés siégeant à ma gauche, l'un d'eux peut-il me dire qu'une seule organisation ouvrière des Etats-Unis adopterait jamais unanimement un vœu condamnant le tarif américain hautement protectionniste ou réclamerait jamais la réduction du tarif des Etats-Unis? Le mouvement ouvrier américain est entièrement et fermement protectionniste, de même que le "capitaliste américain", diraient les honorables députés siégeant à ma gauche. Depuis un quart de siècle, en dépit du tarif élevé en vigueur dans la république voisine, pas un Etat n'a réclamé la réduction des droits existants; il n'y a eu partout qu'une tendance vers un tarif plus élevé. Depuis la fin de la guerre, la France même a songé sérieusement à faire face à l'industrie étrangère en essayant de fermer son marché aux marchandises britanniques et chaque fois qu'elle peut le faire, on voit monter le tarif français.

Plus j'étudie cette question, plus je considère la politique adoptée relativement à la clause "anti-dumping" en vue de plaire aux honorables députés siégeant à ma gauche, plus je compare le parti progressiste au Gouvernement, et plus je me rends clairement compte que c'est bonnet blanc et blanc bonnet.

M. Shaw, président de l'Association des manufacturiers canadiens, a rendu témoignage devant la conférence du chômage tenue à Ottawa en septembre dernier au sujet de la situation languissante de l'industrie. Il fit remarquer que 1,351 manufactures avaient fermé leurs portes et il les a énumérés. Je ne sais pas si ses chiffres sont exacts ou non, mais c'est ce qu'il a déclaré dans son témoignage et c'est ce qui a été publié par le département du Travail.

L'industrie du charbon dans la métropole va suivre celle de l'acier qui est présentement dans un état pitoyable. La situation pénible de cette industrie cause beaucoup d'inquiétude dans la métropole, et si les choses ne s'améliorent pas, il faudra bientôt s'adresser non pas à Newcastle, mais à l'Allemagne, pour avoir du charbon. Les salaires élevés, le petit nombre des heures d'ouvrage et le coût plus élevé de la production en Angleterre ont mis l'Allemagne dans une posture avantageuse. Le mineur allemand travaille plus longtemps et à un moindre salaire que le mineur anglais et il enlève à ce dernier le marché anglais. On a récemment commandé d'Angleterre aux chantiers d'Hambourg cinq navires chauffés à l'huile. Si l'Angleterre perd l'industrie du charbon et de l'acier au bénéfice de l'Allemagne, que va-t-il arriver? Elle va

s'affaiblir graduellement du côté industriel et aussi du côté de sa défense. Ces industries sont nécessaires à la sûreté de l'Angleterre et de l'empire, car un pays ne saurait se défendre sans fer ni acier. Si l'Allemagne obtient, dans le commerce du charbon et de l'acier, la suprématie que la Grande-Bretagne possède aujourd'hui, comment pourrons-nous nous défendre quand, par exemple, l'Allemagne viendra prendre notre or? L'industrie du fer et de l'acier est nécessaire à la vie même et à l'existence d'un nation.

Selon moi, monsieur l'Orateur, le système de gouvernement par plusieurs groupes n'a plus sa raison d'être en notre pays. Que l'on critique, si l'on veut, le vieux système des partis. Il a ses avantages et ses inconvénients. Il porte parfois les hommes à penser toujours à l'intérêt de leur parti plutôt qu'à celui du pays; il rend les hommes extrémistes en certains cas, il les porte à oublier les principes fondamentaux pour lesquels les partis politiques ont été formés. Mais quand on critique le système des partis et ses défauts, que l'on n'aille pas oublier ses mérites, car il en a plusieurs. Le modèle des parlements a donné a l'empire le bon gouvernement qu'il a aujourd'hui, et c'est un exemple qui a été copié dans l'univers entier. Le système des groupes multiples est tout à fait différent. On l'a essayé dans la métropole et l'on ne s'en est pas bien trouvé. Le système des groupes a été détruit là-bas en janvier dernier par un verdict très décisif. On a mis fin à la multiplicité des groupes aux Etats-Unis, comme l'a démontré l'élection de Coolidge. En juin 1923, dans la province d'Ontario, le gouvernement agraire fut renversé du pouvoir, après qu'il eut accusé sans cesse les industriels de vol et qu'il eut prêché la ruine pendant quatre ans. C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, j'affirme que l'espoir des ouvriers réside dans le vieux régime des partis. Le soi-disant parti travailliste de cette Chambre est composé de l honorable représentant de Calgary-Est (M. Irvine) et de l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), mais parce qu'ils se nomment le parti travailliste ils n'en sont pas plus le parti travailliste. J ne sais pas même s'ils représentent les classes ouvrières de Calgary et de Winnipeg, sans parler des ouvriers de tout le pays. Ils ne représentent certainement pas ceux de Toronto, car neuf députés les représentent. Je crois que le régime des partis est le meilleur, et je crois sincèrement que les ouvriers doivent placer leur espoir dans les deux vieux partis politiques. Je cite un extrait du *Morning Post*, de Londres:

> Ce que les ouvriers peuvent faire de mieux est de revenir aux deux vieux partis politiques auxquels ils appartiennent.

Dans la province d'Ontario, les ouvriers obtinrent les meilleurs résultats des deux vieux partis politiques. Sir Oliver Mowat n'était pas hostile aux travailleurs. Il fut un premier ministre sage et sensé. Son successeur, sir James Whitney, et sir William Meredith donnèrent à la classe ouvrière la loi sur les accidents du travail et la commission hydroélectrique. Le *Morning Post* dit que les ouvriers américains ont renoncé à l'idée de maintenir un parti ouvrier, distinct des deux grands partis politiques aux Etats-Unis. Feu M. Gompers, le puissant et astucieux chef ouvrier américain, s'opposa toujours à cette idée, car il préférait faire osciller la balance entre les républicains et les démocrates par les votes de ses camarades. En tant que tactique politique, le principe défendu par M. Gompers est évidemment beaucoup plus efficace que le plan anglais de créer un parti distinct, et il a cet autre avantage énorme d'être économique. Le *Morning Post* démontre que les syndicats ouvriers des Etats-Unis ont réussi à obtenir des salaires plus élevés et un meilleur traitement que les syndicats anglais, malgré les activités politiques de ces derniers, et il dit que l'action politique des syndicats ouvriers britanniques a eu pour résultat d'épuiser les fonds, de gaspiller environ 50 millions de livres et de créer une armée permanente de sans-travail. C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, je crois que les ouvriers obtiendront de meilleurs résultats au sein des deux vieux partis.

Je désire parler brièvement de la question des chemins de fer. J'ai toujours approuvé l'étatisation. Ce n'est pas à l'étatisation qu'est dû l'état actuel de nos chemins de fer; c'est à l'initiative privée. L'Etat n'a pas construit le Grand-Tronc, ni le Grand-Tronc-Pacifique, ni le Nord-Canadien. Ces voies ont été construites par des compagnies privées, qui les ont multipliées inutilement et ont causé un gaspillage énorme. On aidait ces compagnies privées au moyen de subventions, d'argent et de dons de terre de toutes sortes, et elles avaient l'appui de certains des journaux mêmes qui blâment aujourd'hui les chemins de fer Nationaux, dont le bilan pour l'année, à tout prendre, n'était pas mauvais. L'étatisation n'a pas échoué au Canada. L'exemple le plus éclatant d'une étatisation fructueuse est la commission de force motrice hydroélectrique de l'Ontario, entreprise qui a coûté 241 millions de dollars. Chaque partie des travaux a été construite dans le délai pres-

crit. Elle a réduit d'un quart le coût de l'éclairage domestique et d'un cinquième, celui de l'éclairage commercial. Les prix sont les plus bas du continent, sans exception. Cette entreprise a permis aux contribuables de Toronto d'économiser 28 millions de dollars. Elle forme des réserves pour la dépréciation du matériel, elle gagne assez pour le service des intérêts et pour doter le fonds d'amortissement.

Au sujet de l'état de nos voies ferrées, j'ai de la sympathie pour le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham), qui est, j'en suis persuadé, l'un des plus populaires en même temps que des plus habiles ministre des chemins de fer que nous ayons jamais eus. Je m'oppose à ce qu'on réduise le nombre de trains de voyageurs ou de marchandises, dans certaines régions, si cela doit avoir pour résultat de faire passer au Pacifique-Canadien une quantité de plus en plus grande du commerce du National-Canadien. Je crois que nous devons laisser aux chemins de fer nationaux le temps de faire leurs preuves. Sir Henry Thornton,—l'on est pour ainsi dire coupable de mépris de cour si l'on mentionne son nom,—a commis une erreur fatale en intervenant au sujet des chemins de fer suburbains de la commission hydroélectrique, lesquels appartenaient au peuple. Ils auraient amené du trafic aux chemins de fer nationaux.

Ceux-ci auraient dû travailler de concert avec les municipalités et ils auraient obtenu le commerce le plus rémunérateur. Le Gouvernement a parler de donner carte blanche au réseau national. Eh! le parlement s'est pour ainsi dire effacé en ce qui concerne les crédits de la voie ferrée. Le chemin de fer National-Canadien a eu un déficit de $54,860,419, en 1924, ce qui est juste $3,162,744 de plus qu'en 1923. D'un autre côté le ministère des Postes eut un déficit pendant vingt-quatre ans, jusqu'en 1899. Depuis, il a toujours eu un excédent sauf, peut-être, pendant la guerre.

Quant aux chemins de fer nationaux le résultat net, en ne tenant pas compte des frais obligatoires, accuse une amélioration de $1,270,687, mais une augmentation de $4,433,423 des frais obligatoires à absorbé l'augmentation des recettes nettes d'exploitation et a déterminé un déficit de $3,162,744 plus considérable que celui de 1923. Le rapport des chemins de fer nationaux fait voir qu'en dépit d'une diminution de $17,547,305 dans les recettes brutes, à cause d'une récolte moins abondante et de l'état des affaires dans le pays, la compagnie a réussi à réaliser un profit net d'exploitation, profit s'élevant à 17,244,251, soit $3,186,397 de moins que l'année précédente et qu'elle a, par conséquent, maintenu "à un niveau assez élevé le pourcentage de l'amélioration de 1923, année exceptionnelle, sous plus d'un rapport, dans le domaine du transport". Pour compenser la diminution dans les recettes brutes on a diminué de $14,360,907 les frais d'exploitation du réseau. D'après sir Henry Thornton, cette diminution eut pu être plus considérable si l'administration eût jugé plus sage de s'occuper moins de l'entretien de la voie et des ponts. Au cours de 1925, l'effort devrait tendre à faire de nouveaux retranchements dans l'intérêt de l'économie et du bon rendement; il ne faudrait pas se contenter d'un budget de dépenses qui serait encore trop ambitieux en comparaison de celui des compagnies particulières.

En parcourant le rapport des chemins de fer nationaux j'ai été frappé de sa ressemblance avec celui du Pacifique-Canadien. Les chemins de fer nationaux accusent une diminution de $17,547,305 dans les recettes d'exploitation, soit 6.93 p. 100. Le ministre du Travail nous disait que tout était pour le mieux dans le Dominion, seulement le président du National-Canadien nous parle lui de l'état défavorable des affaires, durant l'année, dans tout le pays et ailleurs. Il nous dit: "Au cours des trois premiers mois de l'année le chiffre du trafic a dépassé celui des trois mois correspondants de l'année 1923, mais il s'est produit, au premier jour d'avril un ralentissement général des affaires qui a persisté jusqu'à la fin de l'année." Dans le rapport du Pacifique-Canadien. on lit:

> Les frais d'exploitation pour l'année, en comptant toutes les taxes, s'élèvent à 79.60 p. 100 des recettes brutes et les recettes nettes à 20.40 p. 100, en regard de 80.86 p. 100 et 19.14 p. 100 respectivement pour 1923.
>
> Les recettes brutes pour l'année ont été moindres de $13,334,933 que celles de l'année précédente, les recettes provenant du transport des marchandises, seulement, ont diminué de $10,794,416. Toutefois, on a diminué les frais d'exploitation de $13,083,165, assurant des recettes nettes, à l'exclusion des frais obligatoires, s'élevant à la somme de $37,222,241, soit $251,768 de moins que l'année précédente. La diminution dans les recettes provenant du transport des marchandises doit être attribuée en bonne partie à un moindre transport de blé et de farine, surtout du premier, vu la récolte moins considérable dans l'Ouest canadien. Il y eut aussi une diminution sensible dans le transport des articles ouvrés à cause de l'inactivité qui a sévi au Canada durant la majeure partie de l'année.

Le temps est venu d'avoir une saine politique de chemins de fer, libre du contrôle gouvernemental ou législatif, avec parité de traitement et avec des tarifs établis au point de vue économique et non au point de vue politique. Les produits agricoles, comme je l'ai dit au cours du débat au sujet du combustible, bénéficient de tarifs de faveur et les producteurs de blé de l'Ouest profitent d'un prix moindre que le coût, tandis que les autres produits doivent subir des tarifs plus élevés

pour pouvoir assurer cette faveur à l'industrie agricole. On devrait reviser les tarifs Nos chemins de fer devraient être administrés sur une base commerciale et un nouveau classement s'impose. Toutefois, les résultats de ce nouveau classement ne se feront pas beaucoup sentir, vu que les contribuables auront à payer le déficit du réseau sous forme d'impôts. Je pourrais faire remarquer qu'il y a dans les cités et villes de ce pays beaucoup de terrains vagues appartenant au réseau; on pourrait les vendre et réaliser des économies. On pourrait aussi empêcher le chevauchement et le gaspillage sur bien des points. L'honorable député de York-Sud et l'honorable représentant de Waterloo-Nord ont recommandé de mettre fin à ces chevauchements et je partage leur opinion pourvu que cela ne nuise pas au réseau national en lui enlevant du trafic au bénéfice du Pacifique-Canadien. Il n'y a pas de doute que le Pacifique-Canadien ne donne son appui à un projet comme celui-là. Sur le continent de l'Amérique du Nord il n'y a pas de chemin de fer sous le régime de la propriété privée qui dépense l'argent comme le fait le National-Canadien. Il est bien sûr que les chemins de fer Baltimore-Ohio, New-York-Central ou Pennsylvania ne le font pas, ils ne dépensent même pas d'argent en améliorations. Quand on songe au déficit du National-Canadien, au fardeau de taxes qui écrase le pays et au marasme qui sévit dans tout le Dominion, il n'y a pas lieu de louanger l'administration. Le réseau national devrait, sans tarder, réduire ses dépenses pour terrains de golf, pour ses hôtelleries,—qui sont devenus un fléau—pour les installations radiotéléphoniques et pour ses embranchements. Il faut féliciter le Sénat d'avoir empêché la construction de plusieurs de ces embranchements; sans son intervention il y aurait eu un déficit plus considérable à la suite de la construction de ces lignes secondaires, et c'eut été ajouter encore à la dette et aux frais obligatoires. En agissant ainsi, le Sénat a empêché la présentation d'un bilan encore moins satisfaisant que celui que l'on nous soumet cette année. On nous avait assurés il y a environ trois ans que la réorganisation rendrait le réseau rémunérateur. Deux années se sont écoulées, nous avons entamé la troisième, et le déficit du réseau national dépasse de 3 millions celui de l'an dernier. Les frais généraux augmentent par bonds; l'accroissement de ce chef a été cette année de quatre millions et demi, et l'on a ajouté 118 millions au capital, depuis l'an dernier. Même si c'est une addition au compte des frais obligatoires annuels, c'est inscrit au débit. Après avoir fait la part d'une petite récolte, du marasme des affaires, et d'une diminution des recettes pour le transport des marchandises et des voyageurs, on constate une diminution de revenus de dix-sept millions, malgré un retranchement de quatorze millions dans les dépenses. Le réseau est de plus en plus dans l'embarras. Le personnel fait son devoir, dit-on. La pauvre consolation pour le contribuable obligé de solder en impôts le déficit ferroviaire. Pourquoi le personnel ne ferait-il pas son devoir? C'est pour cela qu'on l'engage. Le radio des chemins de fer nationaux s'impose du travail supplémentaire pour transmettre les discours du président, du vice-président et d'autres hauts fonctionnaires. C'est peu consolant, vu le chômage, d'apprendre que les chemins de fer nationaux ont dépensé $124,290 pour un terrain de golf à Jasper, Alberta—et $4,895 de plus pour du gazon—et $94,631 en sus pour un terrain de golf à Minaki, au nord de Kenora, et qu'il dépense aussi des sommes fabuleuses à acheter des radios et autres fariboles. Sans doute, un beau renouvellement d'engagement accordera bientôt à sir Henry Thornton un traitement de $100,000 au lieu de $50,000 Cela aussi, j'imagine, sera encore une autre occasion où on nous demandera d'"attendre la suite".

J'ai été fort surpris du coup porté à l'œuvre de la commission hydroélectrique d'Ontario par ce Gouvernement, au moyen d'un droit sur l'exportation de l'énergie électrique. Le droit sur l'exportation de l'énergie électrique est un impôt direct sur la grande entreprise qui est la propriété des municipalités de l'Ontario. La commission hydroélectrique provinciale est liée par des marchés à long terme qu'elle n'a pas encore complètement exécutés, et ces obligations elle les a assumées en acquérant le système de génération électrique de compagnies particulières. Ces marchés conclus avec des consommateurs américains ne peuvent être annulés facilement. Si l'on pouvait faire payer le droit d'exportation au consommateur, fort bien. Mais il est impossible d'abroger ces conventions. Que l'énergie électrique ne doive pas être exportée, c'est une mesure défendable, mais la mesure du gouvernement fédéral n'a pas pour objet de garder l'énergie électrique pour les fabriques canadiennes, mais d'accroître les revenus fédéraux. La conséquence ultime du droit d'exportation, c'est l'imposition directe d'un fardeau excessif aux consommateurs du Canada. Au lieu de ramener au même prix l'énergie électrique, le droit imposé à l'exportateur américain qui aujourd'hui se procure à un taux inférieur au prix de revient l'électricité produite dans l'Ontario, accroît l'écart entre le prix payé par le fabricant torontonien et ce que cette énergie coûte à son concurrent de l'état de New-York. Deux cent mille dollars, des

quatre cent mille dollars que le Gouvernement retirera de la perception de ce droit, ce n'est pas le consommateur étranger qui les déboursera, mais les municipalités du centre et de l'ouest de l'Ontario. Il ne saurait y avoir d'impôt plus injuste et plus fâcheux dans son effet direct. Il ne se peut guère que le Gouvernement eût pleine conscience de cette injuste disparité quand il a décrété cet impôt L'Association hydroélectrique des municipalités de l'Ontario, a adressé de vigoureuses représentations au Gouvernement, pour qu'il soulage cette province d'un fardeau intolérable. Je puis dire que trois cent quarante municipalités ontariennes ont été imposées jusqu'à concurrence de $200,000 des $400,000 dont l'estimation a été faite dans l'Ontario seulement, et la population et les agriculteurs de l'Ontario ont payé, dit-on, des sommes fabuleuses sur ce chapitre. Cette entreprise remonte à 1905. Je tiens à déclarer aux agriculteurs de la députation et du pays que les agriculteurs ont confié à sir Adam Beck—qui, nous quittera peut-être, certes, son état de santé nous afflige beaucoup et j'ose exprimer le vœu d'une prompte convalescence dans l'intérêt même du pays—la gestion principale des 116 millions placés dans l'industrie hydroélectrique et représentés par 2,220,000 actions. Les résultats de l'administration de l'entreprise hydroélectrique confiée à sir Adam Beck ressortent de l'exposé suivant:

1) Chaque dollar des 160 millions de l'entreprise hydroélectrique rapporte des revenus et amortit la dette.

2) Les placements dans cette entreprise hydroélectrique ont épargné à l'Ontario une disette de charbon qui aurait mis la province en banqueroute durant la guerre.

3) Ces placements ont valu aux 2,220,000 actionnaires une épargne de 75 millions en comptes réduits de chauffage, d'éclairage et d'énergie électrique.

4) Les placements dans l'entreprise hydroélectrique ont fait économiser à l'Ontario plus de 100 millions sur le prix du charbon, qui aurait atteint le chiffre de $30 la tonne pendant la guerre, sans l'organisation hydroélectrique qui a fourni à l'Ontario l'équivalent de 3 millions de tonnes de charbon américain par année.

Je doute fort de la légalité de cette mesure, et j'espère qu'on fera trancher la question par le Conseil privé, comme dans le cas de la loi sur les différends industriels, parce que les conservateurs intéressés dans l'entreprise hydroélectrique de l'Ontario consitutent le parti protectionniste. Ils ont appliqué le principe de la protection en organisant la régie publique. Si l'on conteste que la régie soit une application du principe protectionniste, je n'aurai qu'à répéter ce que je disais l'année dernière: que la régie est une forme de protection en ce qu'elle emploie les ressources publiques pour le bien du public. La protection pratiquée par le parti conservateur provincial a favorisé les classes populaires et les a protégés contre l'exportation. Je parle des

régions qui sont abonnées au courant électrique créé par l'administration conservatrice de l'hydro. On a empêché la commission hydroélectrique de fournir le courant aux localités des régions aurifères, qui sont obligées de s'adresser aux entreprises privées. Les conservateurs de l'hydro ont appuyé sir Adam Beck dans son projet d'électrifier la ligne du Témiscamingue, projet qui a été mis sur pied après le succès de sir James Whitney aux élections de 1905. Les conservateurs de l'hydro voulaient protéger les mineurs d'or en leur fournissant l'électricité à prix coûtant. Les conservateurs pensaient comme sir Adam Beck qu'il fallait opérer l'électrification du chemin de fer du Témiscamingue et que cette ligne devait servir de principal courant distributeur. Ce distributeur aurait envoyé son électricité à tous les campements miniers. Je ne sais si la mesure fédérale est bien légale. J'ai questionné le Gouvernement à ce sujet et je n'ai pas eu de réponse. Qui me la donnera? Il paraît qu'on ne peut l'inscrire au Feuilleton.

On a dit que les conservateurs sont les hommes liges des financiers. C'est pourtant le parti conservateur qui a créé le service hydroélectrique. Je doute de la légalité du règlement qui frappe d'une taxe d'exportation le courant vendu aux Etats-Unis. A ce sujet, j'avais posé cette série de questions:

Le ministre intérimaire voudra-t-il obtenir une expression d'opinion du département de la Justice, sur les points suivants: (1) l'impôt sur l'exportation de l'énergie électrique en conformité d'un décret du conseil et du S.R.C., 6 Ed. VII ch. 16, qui autorise l'imposition d'un droit d'exportation n'excédant pas 10 cents par cheval, par an, sur l'énergie électrique exportée, rentre-t-il, ou non, dans les attributions du Parlement du Canada, en autant que la taxe sur l'énergie électrique est un produit de travaux ou d'entreprise qui sont entièrement du domaine provincial et n'ont pas encore été déclarés travaux ou entreprises pour l'avantage général du Canada.

2) Que ladite taxe est rétroactive et frappe des contrats de fourniture exécutables dans les limites de la province, et que ladite taxe est indirecte et empiète sur le droit de propriété et l'exercice des droits civils et sort des matières assignées par l'article 91 de la loi sur l'Amérique britannique du Nord à la juridiction de l'autorité fédérale;

3) Que les eaux internationales qui servent à produire le courant continu exporté est formé du surplus des eaux servant à la navigation et qui sont du domaine fédéral, et que ce surplus est emprunté au lit et aux bords de la rivière Niagara qui appartiennent exclusivement à la province;

4) Que pareille taxe ne peut être imposée que par la province elle-même en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 92; que cette taxe doit être perçue de l'exportateur demeurant dans la province et dont les traités à long terme ne sauraient être frappés d'une taxe rétroactive, et ce pour plusieurs raisons;

5) Que ladite taxe est illégale pour les motifs ci-dessus et autres, et pour la raison que le moyen indirect de percevoir la taxe en l'exigeant des municipalités constitue un empiétement sur les libertés municipales et provinciales garanties par l'article 92 et ne frappe pas spécifi-

quement l'exportateur qui emploie le courant continu exporté et en bénéficie lui-même.

6) Quelle organisation est ou a été mise sur pied pour percevoir ladite taxe, quand sera-t-elle perçue et qui la paiera, et en cas de refus, comment sera-t-elle perçue et de qui?

7) Le ministre consultera-t-il le département de la Justice pour savoir si une taxe indirecte est légale, et si elle peut être perçue des municipalités qui son abonnées à la commission hydroélectrique en vertu de contrats à long terme avec lesquels elles n'ont aucun rapport, et dont elles ne reçoivent aucune considération?

8) Ladite taxe peut-elle être perçue sans le consentement exprès du Parlement fédéral, tel qu'on le propose en invoquant la loi inscrite aux Statuts revisés du Canada, chapitre 16, 16e année du règne d'Edouard VII, et sans nouvelle législation?

Je crois que le Conseil privé casserait la loi fédérale pour les motifs que j'énonce. La question va être débattue dans l'Ontario où il s'agit de protéger un service qui a coûté $250,000,000 au gouvernement. Il faudra abolir cette taxe dans l'intérêt des établissements industriels. On a attaqué la validité de la loi sur les conflits du travail et le Conseil privé l'a déclarée inconstitutionnelle. On a dépensé $40,000 à $50,000 pour arriver à ce résultat; on mettra $100,000 si c'est nécessaire, pour faire abolir cette taxe.

Je voudrais vous lire une dépêche qui explique la question de la vente de l'électricité aux Etats-Unis et comment cette vente aidera là-bas à un super trust d'électricité et sera contraire aux intérêts de l'hydroélectrique d'Ontario en se réservant pour toujours l'énergie électrique exportée.

Un remaniement des arrangements financiers concernant les compagnies d'électricité ci-après est la première étape vers la constitution d'un énorme consortium dont les opérations s'étendront de Niagara peut-être jusqu'à San-Francisco. Les promoteurs du projet comptent tirer du Canada plusieurs millions de forces électriques pour alimenter leur service:

Niagara Falls, N.Y., Power Company.

Canadian Niagara Power Company, Niagara Falls, Ontario.

Niagara, Lockport and Ontario Power Company.

Buffalo General Electric Company.

Pour faire fonctionner cet immense réseau on s'approvisionnera en Canada de 4,000,000 de forces, non seulement parce qu'on a besoin de cet appoint demandé aux chutes d'eau du Saint-Laurent et de l'Ottawa, mais parce qu'en même temps, si le syndicat Mellon-Harriman-Dupont, qui a déjà partout des points d'appui, peut s'installer sur l'Ottawa et exporter de l'électricité aux Etats-Unis, l'hydroélectrique de l'Ontario se trouvera circonvenue et enfermée dans les régions qu'elle dessert en ce moment. Les régions du nord de l'Ontario où l'on exploite les mines et le bois à pâte seront isolées de la commission.

Les compagnies ci-dessus nommées préparent la fusion qui, une fois accomplie, formera le premier échelon du plus grand "merger" d'électricité. La compagnie générale électrique de Buffalo qui fournit la ville et les environs à un prix double de celui dont se contente l'hydro ontarien se prépare à majorer son capital et donner cinq nouvelle action au porteur de cinq actions du capital actuel.

On fait mousser les valeurs

La Buffalo General Electric Company a un capital de 25 millions, représenté entièrement par des actions ordinaires. Ce capital sera augmenté. La Niagara Falls Power Company a un actif de 81 millions, y compris la propriété exclusive de la Canadian Niagara Power Company; cette dernière est installée à Niagara Falls (Ont.); son capital est de 3 millons, et elle exporte 50,000 h.p. d'origine canadienne à la Niagara Falls Power Company. Cette dernière compagnie vend l'énergie à la Buffalo General Electric Company. De plus, les compagnies susmentionnées sont déjà liées à la Niagara, Lockport and Ontario Power Company dont le capital est de 35 millions sans compter qu'elle détient le droit de passage sur un parcours de 450 milles, de la rivière Niagara jusqu'à Syracuse. La première unité de ce puissant syndicat possède donc un capital de 141 millions, lequel sera encore augmenté plus tard.

La Niagara and Lockport Company dessert une population de deux millions d'habitants répartie entre 17 comtés dans le centre et l'ouest de l'état de New-York. La Niagara Falls Power Company possède un tiers de l'actif de la Niagara and Lockport Company, qui distribue la force motrice développée des deux côtés des chutes jusqu'à Syracuse, tandis que le reliquat de l'actif de la Niagara and Lockport Company est la propriété de la Aluminum Company dont l'âme dirigeante est M. Mellon, le secrétaire du trésor des Etats-Unis. Grâce à l'échange réciproque des entreprises, pour la fourniture de la force motrice, le monopole pénètre dans l'état de la Pennsylvanie ainsi que dans la région des Adirondaks, par l'entremise de la Adirondack Power and Light Corporation, qui est la propriété de la General Electric Company. Une autre tentacule est ajoutée par l'intermédiaire de la New York Utilities Company, qui contrôle la génération et la distribution de la force motrice de Syracuse à Massena, sur la rive du Saint-Laurent. Le système fait aussi raccordement avec les états de la Nouvelle-Angleterre.

Par toute l'étendue du territoire susmentionné, qui renferme la moitié environ de la population des Etats-Unis, on a opéré le fusionnement des compagnies les moins considérables, en vue du grand fusionnement final en un seul syndicat ou d'assurer le contrôle au groupe le plus puissant de banquiers et de capitalistes des Etats-Unis. Ce groupe comprend les Harrimans, les Duponts, le groupe Mellon, la General Electric et d'autres compagnies, qui, par l'intermédiaire des compagnies subsidiaires et de leurs affiliations ont la haute main sur la distribution de 17 millions de h.p. d'énergie électrique.

En retraçant les tentacules de cette pieuvre aux mille ramifications de Niagara Falls à Massena, sur la rive du Saint-Laurent, on fait surgir la question qui intéresse directement le Canada et qui peut le placer dans la situation la plus défavorable. Des capitalistes très bien renseignés affirment ceci: Pour récompenser le docteur W. L. McDougall de l'avoir aidé à gagner l'élection de Saint-Antoine, le très honorable Macenzie King aurait promis d'affermer au docteur les rapides de Carillon sur la rivière Ottawa. Or, si M. McDougall obtient le bail en question, le groupe Harriman est disposé à financer l'entreprise; on estime à 400,000 h.p. l'énergie électrique qui peut être développée à cet endroit. Si les rapides de Carillon sont affermés et s'il est possible d'obtenir du pouvoir fédéral des conditions satisfaisantes pour l'exportation de la force motrice, le groupe Mellon-Harriman-Dupont peut espérer mettre la main sur les quantités suivantes de force motrice de provenance canadienne:

400,000 h.p. développés aux rapides de Carillon seront exportés aux Etats-Unis pour alimenter le colossal syndicat.

1,000,000 de h.p., provenant de la région internationale du haut Saint-Laurent, seront également exportés chez nos voisins.

On obtiendra aussi 2,000,000 de h.p. à destination des Etats-Unis en aménageant diverses autres chutes dans la province de Québec.

Si le coup monté par le merger aboutit du côté du Canada et que les Américains parviennent à se retrancher sur la rivière Ottawa, ils seront en mesure de lancer de l'autre côté de la frontière des millions de h.p. d'énergie électrique canadienne, sur la piste de notre bois à pâte, de notre nickel, de notre cuivre et autres matières premières. On estime que la vente de la force motrice donne un revenu de 7 p. 100 tandis que son utilisation dans l'industrie représente un revenu de 93 p. 100. Pour toutes les quantités de force motrice que nous exportons chez nos voisins, le Canada touchera donc 7 p. 100 et les Américains 93 p. 100.

Le grand syndicat de l'énergie électrique en perspective ne constitue pas une menace directe et immédiate pour la commisson hydroélectrique d'Ontario. Mais, si les capitalistes des Etats-Unis parviennent à se retrancher sur les bords de la rivière Ottawa, ils bloqueront la route à l'hydroélectrique et l'empêcheront de prolonger son système dans les régions minières et forestières du nord de l'Ontario.

Et à ce propos, il est intéressant de noter que la récente décision du gouvernement d'Ottawa d'imposer un droit de $2 par h.p. exporté du Canada, fait déjà sentir son effet sur les tarifs qu'exige la Buffalo General Electric Company. Ladite compagnie a déjà averti ses clients qu'ils devront acquitter cette taxe, quoiqu'il soit assez difficile d'imaginer le moyen que l'on prendra pour ajouter cette taxe au compte d'un client qui est censé avoir utilisé un nombre déterminé de kilowatts; car la somme sera négligeable pour ainsi dire.

Tel est l'état des affaires en ce qui regarde l'entreprise hydroélectrique de l'Ontario. Elle a coûté 241 millions jusqu'à date et elle a fait honneur à ses affaires. La rareté de la force motrice se fait sentir par toute la province; les citoyens de Brockville, d'Ottawa, de Peterborough, d'Hamilton, de la péninsule du Niagara et de l'ouest de l'Ontario réclament à grands cris l'énergie dont ils ont besoin, au vu et su de certains de mes honorables amis du groupe progressiste de la province. Je ne vois pas pour quelle raison le Gouvernement a choisi entre toute les industries une entreprise exploitée sous le régime de la nationalisation, pour la taxer. Le Gouvernement voit-il d'un si mauvais œil l'entreprise de l'hydroélectrique, qu'il a décidé de la taxer de cette manière et sans lui fournir l'occasion de se défendre?

Maintenant, j'ai quelques observations à faire sur la question du grain. J'ai insisté l'année dernière pour que le Gouvernement imposât un droit d'exportation sur le blé dur dans le but de faire expédier par les ports canadiens le grain qui est exporté aujourd'hui par les ports des Etats-Unis. Depuis un an, j'ai étudié le problème sous ses divers aspects. J'ai consulté des experts et des minotiers et j'ai examiné la masse de rapports que le Gouvernement a reçus de ce chef. J'ai aussi pris la peine de visiter les endroits où s'opère le mélange du blé à Buffalo et ailleurs et j'approuve les cultivateurs de l'Ouest de s'organiser afin de démolir le gigantesque syndicat qui tient le producteur à sa merci à l'heure actuelle.

Je regrette que le manque de temps ne me permettre pas de discuter la question à fond; cependant, le rapport qu'a déposé la commission d'enquête sur les grains est très intéressant à certains égards.

La commission en question se composait d'un juge et de deux professeurs d'université. Or, si vous voulez avoir un rapport peu pratique sur une question, vous n'avez qu'à le faire préparer par des professeurs d'université.

Au lieu de nommer une commisson d'hommes d'affaires, au fait de la question, le Gouvernement a déboursé $200,000 pour faire tenir cete enquête par un juge et deux professeurs. Et voici un passage que je relève dans le rapport de la commission:

A l'heure actuelle, le droit sur le blé canadien,—exporté aux Etats-Unis,—est de 42c. par boisseau. Le droit est fixé à $1.04 par 100 livres sur la farine de blé, la semoule, le blé broyé ou brisé et sur les produits similaires du blé. Ces droits sont prohibitifs dans la pratique. Ils empêchent le blé canadien ou les produits du blé d'avoir accès sur le marché domestique aux Etats-Unis.

D'un autre côté, en vertu des dispositions relatives à la mouture en entrepôt et aux drawbacks, il est fort possible aux minotiers américains d'obtenir du blé canadien virtuellement exempt de droits pour être moulu pour l'exportation. Des quantités considérables de blé canadien sont moulues dans les minoteries américaines et exportées dans ces conditions. Cette farine américaine, moulue dans les minoteries des Etats-Unis, mais le produit du blé canadien, rivalise avec le rendement des minoteries canadiennes. Les bénéfices de la fabrication sont perdus pour le Canada, alors qu'en même temps, les avantages généraux d'un libre-échange réciproque du blé et de la farine n'existent pas. Il nous a été suggéré, étant données ces conditions, qu'un droit d'exportation au même taux que le tarif américain soit prélevé sur le blé et les produits du blé du Canada exportés aux Etats-Unis. Le tarif américain ayant déjà fermé effectivement le marché domestique aux cultivateurs canadiens, le résultat de ce droit serait d'éliminer l'exportation de la farine américaine moulue avec du blé canadien et de transporter ce marché aux minotiers canadiens. Bien que, en général, les droits d'exportation ne soient pas à recommander, la situation exceptionnelle qui se présente dans ce cas-ci pourrait justifier cette conduite.

Comme je l'ai dit, j'ai visité, durant l'intersession, ces élévateurs de mélange, et je suis l'homme le plus surpris du pays que cet état de choses soit permis. Je crois qu'il faudrait imposer un droit d'exportation pour empêcher notre blé de prendre la route des Etats-Unis. Actuellement, le port de Buffalo prospère grâce au blé qui est importé dans ce port. Notre blé est mélangé aux Etats-Unis puis expédié à l'étranger avec un certificat américain. Il y a vingt-huit élévateurs à Buffalo, tandis que chacun d'eux devrait être au Canada, ce qui aurait lieu si nous avions un embargo. Buffalo remplace si bien Minneapolis aujourd'hui que les minotiers y construi-

sent des élévateurs. J'ai causé avec M. Barnes, armateur et propriétaire d'élévateur important, qui dépense des millions de dollars à ce sujet. J'ai lu avec surprise dans une brochure de Buffalo que l'Ontario est épuisée pour l'expansion de Buffalo. La députation trouvera cette déclaration significative. La proposition de l'embargo a créé beaucoup d'agitation dans les esprits. Ce sont les grandes lignes d'un gigantesque projet. Je dirai que le prétexte du tarif de Washington contre le blé et la farine du Canada est des plus ingénieux, comme je l'ai fait observer, pour empêcher ces produits de rivaliser avec l'agriculture et la meunerie au Canada et pour encourager en même temps les Canadiens à expédier autant que possible de leur grain et de leur farine en passant par les Etats-Unis, permettant ainsi aux élévateurs de Buffalo et entrepôts semblables de New-York, Baltimore et Philadelphie, d'exiger un droit élevé du trafic et aux compagnies de transport de demander les tarifs les plus hauts possible.

Comme je l'ai expliqué dans mon plaidoyer pour la protection de notre immense industrie du grain et de la meunerie contre l'agression étrangère, Buffalo vante dans toute sa propagande la valeur de cette industrie pour le développement de son port, et, tout blessant que cela soit pour notre fierté nationale, il n'y a rien d'exagéré. Cette ville américaine publie tous les ans une brochure traitant de son progrès et de sa puissance industrielle et donnant les raisons pour lesquelles les manufactures importantes devraient être établies en cet endroit. Cette publication de deux cent vingt-quatre pages contient d'innombrables allusions à ce que le port de Buffalo retire du Canada, comment l'Ontario est dépouillé à l'avantage du développement de cette ville. Notez les lignes remarquables suivantes intitulées "Grand centre économique" page 89, numéro du 21 mars 1924:

> Le second avantage du marché de Buffalo est que cette ville a une situation stratégique en ce qui concerne le monopole du commerce canadien. En réalité, de tous les centres industriels des Etats-Unis, Buffalo peut réclamer cet avantage comme sien tout particulièrement. Il est certain que les marchés canadiens appartiennent aux manufacturiers américains.
>
> Dans le moment, en dépit d'un tarif défavorable, 67 p. 100 des achats canadiens sont faits aux Etats-Unis. En 1923, les exportations des Etats-Unis au Canada ont augmenté de $501,445,464 à $615,205,580. Les trois quarts de la population industrielle du Canada sont en relations avec le marché de Buffalo. On peut même dire que cette ville est la porte du Canada. Plus le Canada grandira, plus Buffalo deviendra le centre de distribution des marchés canadiens.

J'ai demandé à l'un des administrateurs de l'une des plus grandes minoteries de Buffalo ce qu'il adviendrait dans sa ville si le Canada adoptait le projet d'imposer un droit d'exportation sur le grain et la farine expédiés aux Etats-Unis égal à celui dont Washington frappe les mêmes produits exportés par nous. Sa figure s'est assombrie et il m'a répondu? "Il me répugne d'y songer. Non seulement serait-ce un coup terrible porté aux minoteries et aux élévateurs de Buffalo mais toutes les industries des Etats-Unis en subiraient les conséquences. Nos lois douanières, naturellement, ont pour objet de protéger les cultivateurs américains, mais elles sont rédigées de façon à permettre à la farine et au grain canadiens d'exportation de passer en entrepôt aux Etats-Unis avec le moins de délai possible. Les minotiers américains doivent avoir un pourcentage fort considérable du blé dur canadien à être mélangé avec le blé tendre des Etats-Unis pour la fabrication des meilleures qualités de farine. Cela est surtout nécessaire pour le commerce d'exportation de la farine américaine. Notre farine ne pourrait rivaliser sur les marchés de l'univers, où le meilleur grain est acheté, sans le produit canadien. De plus, lorsque notre farine doit passer par la zone torride, les espèces tendres ne pourraient résister à la chaleur et à l'humidité. Voilà pourquoi Washington exempte le grain canadien, moulu ici en transit, du droit de 45 cents. Si nos minoteries ne pouvaient pas jouir de cette égalité commerciale avec la farine canadienne je crois que bon nombre d'entre elles se verraient forcées d'ouvrir des moulins du côté canadien de la frontière pour une bonne part de leurs produits d'exportation."

En 1923, les Etats-Unis exportèrent 14,882,000 barils de farine, soit une moyenne de 1,248,000 barils, ou 149,000 de moins que le total de l'exportation des moulins canadiens pendant le mois de mars 1924; et la moyenne mensuelle des Etats-Unis en 1924 n'accuse pas le même gain que le commerce canadien. Buffalo a huit grandes minoteries à rendement quotidien total de 61,000 barils, alors que le Canada compte 1,333 moulins dont la production quotidienne collective se chiffre à 128,225 barils; il est vrai, toutefois, que 163 des plus importants produisent 110,000 du total.

A propos de cet essor plus que formidable de la meunerie à Buffalo, quelle relation peut-il y avoir entre ce développement et le soupçon que tout ne va pas très bien dans la manutention du grain canadien en transit vers les marchés du globe et qu'il faudrait peut-être regarder de près la mouture du blé canadien en transit? Notre commission royale des grains a fait une enquête à ce sujet; et bien que la situation parût fort suspecte on n'a réussi à rien prouver. Voici comment le grain canadien entre dans l'entrepôt et comment il le quitte: un vaisseau arrive de la

tête des lacs canadiens chargé de grain; un visiteur des douanes est averti avant le déchargement; si la cargaison traverse le territoire américain en transit à destination du littoral des Etats-Unis, le douanier examine le connaissement et assiste au transbordement en entrepôt. Ce grain reste entre les mains des directeurs de l'entrepôt jusqu'à ce qu'il soit prêt à continuer sa route vers le littoral. Alors un des adjoints de Smith assiste à son chargement sur un wagon de chemin de fer ou sur un chaland du lac Erié, ou peut-être le grain va-t-il être expédié par voie de Montréal. Les scellés ne sont brisés que par un douanier américain lorsque le grain est chargé sur l'élévateur flottant ou à bord les navires au littoral. Si un des moulins de Buffalo reçoit une cargaison à moudre en farine en transit et à réexpédier à l'extérieur du pays un douanier surveille toute l'opération, s'assure que la quantité de farine expédiée au littoral subséquemment correspond à la quantité de grain reçu en transit et cette farine même est sous la garde des douaniers américains jusqu'au moment où elle est chargée sur les bâtiments au port de mer. Le gouvernement américain n'est pas intéressé à déterminer la quantité de farine de blé tendre "mélangée" avec de la farine de blé dur canadien moulu en transit; il veut simplement empêcher la rétention aux Etats-Unis, sans payement du droit de 45 cents du boisseau d'une partie de la farine tirée du grain canadien moulu en transit.

Seulement voilà: à mainte et mainte reprise les acheteurs du Royaume-Uni se sont plaints qu'entre le moment de l'inspection canadienne à la tête des lacs et le moment de l'arrivée de la cargaison à Liverpool du blé tendre est souvent mélangé avec le blé dur du Canada. Une affaire notoire est encore devant les tribunaux: il s'agit d'une réclamation de $35,000, qui représente la différence entre la valeur de la qualité de grain attestée par le certificat et la qualité du grain livré à l'acheteur. Cette cargaison fut expédiée par voie de Baltimore et a fait l'objet de plus d'une enquête de la part des autorités américaines; mais s'il y a eu mélange subreptice, interlope, on n'a pu arriver à déterminer qui en a été responsable. Mais la part prise au grain canadien qui passe par les élévateurs de Buffalo n'est qu'une fraction des bénéfices que les intéressés américains tirent de ce produit du cultivateur canadien avant qu'il sorte de leurs mains.

On constate que le canal Erié débourse des millions de dollars pour suffire à ce commerce canadien d'exportation; et il est incontestable que les élévateurs récoltent de gros bénéfices. Le coût d'un élévateur est à raison de $1.50 à $2.50 par boisseau de capacité; donc la manutention du blé en transit dans ce port coûterait approximativement 50 millions de dollars. Les recettes sont tablées sur un tarif d'un sou du boisseau de blé emmagasiné en élévateur; pendant cinq jours l'entreposage est gratuit, pour chaque délai de sept jours dans la suite on exige un droit d'un quart de sou. En 1924, 152,676,218 de boisseaux de grain canadien ont passé par Buffalo. Si tout ce blé a payé le droit d'entreposage d'un sou, ces élévateurs qui coûtent 50 millions ont encaissé $1,526,762. Des meuniers de Toledo offrent au gens de Toronto de la farine moulue de blé canadien à un prix inférieur à celui des meuniers canadiens; et ces établissements de Toledo ont reçu des commandes. Je suis bien documenté à ce sujet; et j'ai l'intention de produire mes renseignements en Chambre lorsque nous discuterons la loi des grains.

Le fraudeur en grains fait de très gros profits. Si cette fraude se pratique aux Etats-Unis, voici à peu près comment on s'y prend et les bénéfices qu'on y réalise: Le droit est de 45 cents du boisseau, mais il n'est pas perçu sur le grain admis en transit; disons qu'un envoi de 100,000 boisseaux du blé n° 1 est expédié par voie des lacs, accompagné d'un certificat du gouvernement fédéral du Canada, et qu'il est entreposé dans un élévateur canadien ou en un port quelconque de ce côté-ci de la frontière; le fraudeur épargnerait le droit de 45 cents sur chaque boisseau de blé canadien qu'il retirerait et garderait aux Etats-Unis. Toutefois à chaque boisseau ainsi escamoté, il faut substituer un boisseau de grain américain Ce dernier coûte peut-être $1 le boisseau, tandis que l'autre coûtait $1.50. Voilà un autre bénéfice de 50c. Les fraudeurs ont ainsi, pour la consommation domestique, un article qui vaut 95c. de plus qu'il ne leur a coûté. L'introduction de 10,000 boisseaux de blé américain inférieur dans une consignation de 100,000 boisseaux de blé dur canadien ne sera pas remarquée par l'employé de l'élévateur américain, même s'il cherche la substitution. Parmi les employés ordinaires des élévateurs il y en a très peu qui puissent classer le grain; c'est une science particulière à ceux qui en font le commerce. Le certificat du gouvernement canadien garantit la consignation. Le grain s'expédie ainsi mélangé avec un produit inférieur mais quand il arrive outre-mer, les experts en classement remarquent aussitôt la différence. Arrive le règlement, mais le grain a été manipulé par tant de mains étrangères pendant le transport qu'on ne sait plus à qui attribuer la fraude.

Evidemment dans les conditions actuelles, la farine canadienne grossissant effectivement les ventes des meuniers américains, il est facile de comprendre que les produits du Canada domineraient vite sur ces marchés

étrangers, si les meuniers américains n'avaient pas le privilège de moudre le blé canadien en transit pour leur commerce d'exportation, ni l'avantage de voir tant de grain canadien traverser leur pays pour atteindre l'étranger. Supprimez ces deux avantages dont jouissent les meuniers américains et la farine canadienne n'aurait pour ainsi dire pas de concurrence à craindre sur ces trente-trois marchés étrangers. Voilà quel serait l'un des effets possibles de la politique que je propose. Tout le grain canadien moulu en transit aux Etats-Unis passe évidemment pour de la farine canadienne. Pourtant, les autorités canadiennes n'ont plus aucun contrôle sur ce produit du moment qu'il passe la frontière, bien qu'il porte le certificat de qualité de notre Gouvernement jusqu'au lieu de consommation.

L'état de New-York est en train de faire construire un immense élévateur à Oswego pour y emmagasiner le grain canadien que les bateaux y apportent du lac Erie, en passant par le canal de Welland. A Gowanas-Bay, Brooklyn, on est en train d'achever la construction d'un élévateur d'un million et demi de boisseaux, propriété de l'état de New-York. A Toledo, on moud énormément de grain canadien passant aux Etats-Unis en transit. Le mélange de blé dur canadien et de blé tendre américain se fait sur une grande échelle à New-York, de même qu'à Baltimore et à Philadelphie. Toutefois, lorsque le grain canadien expédié là-bas en transit doit être mélangé avec une certaine proportion de blé américain, la consignation ne se trouve plus protégée par le certificat du Gouvernement canadien. Ce certificat est annulé et remplacé par un autre émanant des autorités du port et de la bourse aux grains de New-York. La consignation porte alors ce qu'on appelle dans le commerce un "certificat du port d'expédition" et ce produit mixte est indiqué comme étant "d'origine canadienne". Le certificat est supposé spécifier exactement la proportion de grain étranger au "blé du Manitoba". Voilà comment on manipule notre grain, sans qu'aucun représentant des agriculteurs ni du gouvernement du Canada ne soit présent. Ceux qui font cette opération sont des Américains et ils n'ont qu'un but: réaliser un bénéfice. Peu leur importe la valeur de nos qualités canadiennes. Qui connaît la différence entre ce mélange de New-York ou de Baltimore portant le certificat du port d'expédition et le produit garanti par le certificat officiel du gouvernement canadien? On réunit un certain nombre de barges, disons à New-York et lorsque le grain arrive on effectue le mélange dans ces barges et il n'y a plus de certificat canadien. Un embargo mettrait fin à tout ceci. Le nouvel élévateur qu'on achève à Gowanas-Bay, Brooklyn, est destiné à permettre aux barges venant du canal d'Erie et aux trains amenant le grain de Buffalo de décharger rapidement leur cargaison de grain canadien en transit. Les plus grands navires océaniques peuvent le prendre sans perdre de temps à cet élévateur. Cette nouvelle installation réduira considérablement les frais qu'occasionnait le transbordement des barges ou des trains dans les élévateurs flottants du port qui transportaient à leur tour le grain aux navires océaniques. C'est une économie de temps et d'argent qui contribuera beaucoup à conserver ce trafic de marchandises canadiennes à un port étranger. On a ainsi dérobé des millions de dollars aux agriculteurs canadiens.

Depuis la confédération, nous avons eu treize enquêtes sur le grain et autant vaut jeter tous ces rapports au panier, tant ils ont réussi à protéger le pauvre agriculteur canadien. Je compatis avec le cultivateur qui peine, qui est surchargé d'impôts et qui a à lutter contre des conditions intolérables. L'ancien ministre du Commerce est fort occupé et il a beaucoup accompli dans ce sens, mais j'aimerais qu'il s'occupât de la question, ainsi que le ministre des Chemins de fer pour améliorer la situation. Ils ont à leur disposition le réseau national et la marine de l'Etat; qu'ils fassent en sorte que le grain canadien passe par des voies canadiennes pour ainsi combler certains déficits du National-Canadien. Si on pouvait seulement bénéficier du grain moulu, le déficit de 56 millions du National-Canadien disparaîtrait en un an et les élévateurs qui fonctionnent actuellement à Buffalo devraient être transportés au Canada. J'ai discuté cette question avec des experts américains. A New-York, j'ai rencontré un ami de M. Barnes qui m'a dit que beaucoup d'acheteurs du marché anglais insistent pour que le blé canadien passe par Vancouver ou Montréal, ils tentent de le faire passer par la voie canadienne afin de supprimer ces fraudes pratiquées à Buffalo, Toledo et New-York aux dépens du pauvre cultivateur canadien.

M. PUTNAM: Je n'ai eu ni le loisir ni le plaisir d'entendre tout le discours de l'honorable député de Toronto-Nord (M. Church). L'honorable député est doué d'une générosité qui inspire la confiance chez ses amis. Il m'a dit de bonne foi qu'il terminerait à huit heures et quelques minutes; j'ai accepté cette déclaration de bonne foi et dans la qualité de cette bonne foi nos sentiments étaient absolument réciproques.

Comme je le disais, je n'ai pas entendu tout le discours. Au point de vue de la quantité, jamais l'honorable préopinant n'a désappointé la Chambre. Je ne doute nullement qu'il n'ait dit beaucoup de choses instructives et beaucoup de choses logiques, mais j'ai eu le malheur de n'entendre que cette partie de ses remarques peu instructives et aussi absolument illogiques. Cet après-midi, par exemple, alors que j'étais ici quelques instants, il nous a dit en termes positifs, académiques et sans équivoque qu'un tarif élevé créait un remède absolu contre le chômage. Je ne puis m'empêcher de me souvenir que ceux qui forment l'opposition officielle nous ont onctueusement mis en garde contre l'importation de plus de main-d'œuvre au Canada. Il est étrange de coïncidence que ce tarif élevé qu'ils idôlatrent et qu'ils prétendent susceptible de régler la question du chômage, puisse chercher le dernier homme sans ouvrage au pays et lui donner les moyens de vivre selon sa condition dans la vie, mais que parmi les nouveaux immigrants, nous ne devons plus laisser entrer d'ouvriers, quelle que soit leur bonne réputation dans le pays d'où ils viennent. Contre eux on élève aussi haut que possible le mur de protection. Il semble donc qu'on ne pourrait pas recevoir un autre chômeur au Canada, bien qu'on puisse protéger tous ceux qui s'y trouvent par le procédé si simple de la protection élevée. On me permettra, même à cette heure tardive, de joindre ma voix à celle des députés siégeant d'un côté ou de l'autre de la Chambre pour exprimer des regrets de la maladie qui retient encore loin de nous l'honorable ministre des Finances (M. Fielding). Ceux d'entre nous qui l'ont visité durant sa maladie au cours de cette session sont heureux de constater que sa santé s'est améliorée depuis un an. Je suis convaincu que la Chambre et tout le pays se réjouiront de le voir revenir à la santé dont il jouissait malgré son âge comparativement avancé, quand il s'appliquait à résoudre les difficiles problèmes rencontrés au cours de sa patriotique carrière, alors qu'il ne ménageait aucune des ressources de son vigoureux esprit et qu'il n'oubliait rien de ce qu'il lui incombait de faire, sauf de prendre le repos de vacances bien gagnées.

Les tactiques et l'attitude de l'opposition officielle, au cours de cette session m'intéressent vivement, monsieur l'Orateur, et je ne crois pas faire preuve d'égoïsme en faisant observer qu'en ce qui regarde leur présence active à la Chambre son nombre est peu élevé. Comme je comprends la chose, autrefois et dans les temps normaux, tout grand discours sur la question du tarif était remis au moment du dépôt des prévisions budgétaires. Mais à la session actuelle, parmi les avis de motion nous en trouvons un émanant d'un aussi distingué personnage que le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) et prônant jusqu'aux nues la doctrine de la protection, ce qui, selon les anciens usages, aurait dû se réserver pour la présentation du budget.

Nous constatons aussi que le très honorable chef de l'opposition a montré quelque impatience à nous lancer ses bordées sur les beautés de la protection avant l'annonce normale du budget et c'est avec une mauvaise grâce complète qu'il a vu arriver le budget avant de pouvoir nous redire ses éloges sur les bienfaits de la protection et ses critiques de tout gouvernement,—du Gouvernement actuel notamment,—qui refuse d'administrer immédiatement cet élixir indispensable à notre existence nationale. Les députés de la droite sont parfois attaqués par ceux qui siègent en face de nous parce que la brochure libérale, dont on s'est servi ici et ailleurs au Canada pour assurer la défaite de l'ancien gouvernement, fait de trop belles promesses. Pourtant, monsieur l'Orateur, ce recueil est cent fois plus modeste, plus modéré et moins prétentieux que ce simple avis de motion inscrit au Feuilleton par le très honorable chef de l'opposition.

Maintenant, que signifie ce changement de tactique? Comment se fait-il que l'amendement proposé par l'opposition, ignorant toute la tradition parlementaire, ne touche pas du tout au tarif des douanes? En ce libre pays, il est permis de conjecturer. Le très honorable chef de l'opposition a peut-être entendu dire que Napoléon se faisait une règle presque invariable d'attaquer l'ennemi avant l'heure prévue du combat. Il y a peut-être une autre raison aussi. L'esprit pénétrant et observateur de mon très honorable ami a dû remarquer que ces mêmes progressistes par lui qualifiés naguère de "dépendance délabrée" se sont assez bien et promptement vengés de ce surnom immérité en revenant en cette Chambre plus nombreux de 30 p. 100 que le groupe qu'il dirige; et je me représente bien le chef de l'opposition se demandant si ces progressistes, si intraitables sur la question de politique douanière, ne se laisseraient pas séduire en séparant de celle-ci la question du prétendu gaspillage de ce Gouvernement. Voilà, je crois, monsieur l'Orateur, une explication assez sensée de cette tactique. Cet avis de motion visait à provoquer une discussion sur le tarif des douanes avant l'exposé de la politique fiscale, et, plus tard, à proposer un amendement au budget qui ne soufflerait mot de la question douanière.

Des stratégistes prétendent que la tactique allemande à la bataille de Jutland déconcerta, pendant quelque temps du moins, le commandement anglais. Cette tactique consistait à concentrer le feu sur un seul vaisseau et à le couler avant d'en attaquer un autre. Ils prétendent que non seulement cette tactique a pris les Anglais par surprise au début, mais qu'elle a réussi jusqu'à un certain point. Il me semble que les conservateurs ont voulu faire un peu la même chose et qu'ils se sont dits: "Si nous pouvons, au moyen de cette résolution, attaquer la politique douanière seule, concentrer l'attaque sur elle, la bombarder de toutes nos batteries une de ces journées ternes consacrées à l'initiative parlementaire, nous aurons peut-être la chance de la couler avant que les libéraux et les progressistes arrivent en nombre pour la défendre". Et je crois que le projet tory était de diriger ensuite toutes ses forces contre la prétendue politique de gaspillage de ce Gouvernement dans l'espoir d'amener, à la faveur de ce désarroi, ces bons progressistes désorientés à se joindre à leurs ennemis, les hauts protectionnistes et ensemble, couler l'administration libérale, quand même les progressistes devaient-ils constater le lendemain qu'en aidant à détruire leurs meilleurs alliés, ils avaient fait l'œuvre de leurs pires ennemis.

Durant la Grande guerre, monsieur l'Orateur, les alliés ne s'admiraient pas sans réserve. Ils gardaient chacun leur opinion de leurs caractéristiques, de leurs coutumes et de leur tempérament respectif, peut-être même ne pensaient-ils pas tous la même chose de leur courage, mais en présence de l'ennemi commun ils oubliaient toutes ces divergences. Sans aucun doute, deux pièges ont été tendus. Le premier n'a pas fonctionné. Voici le deuxième, et je prie humblement mes frères progressistes de ne pas donner dedans, sans quoi ils pourraient se trouver alliés aux protectionnistes extrêmes qui ont fait des millionnaires et qui en couvent encore, au détriment du consommateur et de la grande masse du peuple canadien.

Je présume, monsieur l'Orateur, que tous ou presque tous nous avons eu à passer par le scrutin pour venir ici, et que nous avons tous assez de jugement pour nous rendre compte de son incertitude. Aucun homme politique d'une certaine valeur ne s'est jamais considéré certain du succès, et je suppose que nous nous sommes sentis un peu orgueilleux, quoique momentanément peut-être, en songeant que nous avions, suivant l'expression un peu vulgaire, battue notre concurrent. J'espère que ce sentiment n'a pas été dépourvu de générosité, car ce qui représentait pour nous la joie de la victoire représentait pour l'autre la tristesse de la défaite. Je dirait plus. J'oserai dire que si nous sommes francs nous avons dû parfois faire un examen de conscience et nous demander: Après tout, nos principes, les idées que nous propageons et notre politique sont-ils si préférables à ceux des autres et suffisamment réalisables pour justifier notre victoire et pour qu'elle en valût réellement la peine au point de vue moral? Monsieur l'Orateur, si j'ai raison ou même si j'ai tort de faire cette supposition, je suis un de ceux qui ne doivent avoir aucun remords de conscience pour avoir battu leur adversaire dans l'élection, car pas plus de trois ans après cette mémorable campagne, il a lui-même ouvertement et aussi publiquement qu'il est possible, déclaré sans la moindre équivoque qu'il avait désavoué complètement toutes les idées et le programme avec lesquels il avait essayé de me vaincre, ainsi que le parti libéral dans le comté de Colchester. Cet adversaire n'était autre que l'ex-ministre des Travaux publics (M. McCurdy) dans le cabinet que dirigeait alors le leader actuel de l'opposition. Le genre de publicité auquel il a eu recours est remarquable. Il a fait publier une brochure qu'il a appelée sa nouvelle profession de foi et dans laquelle il exposait son complet désaveu. Je me rappelle, monsieur l'Orateur, qu'au cours de la campagne électorale, il s'était aussi révélé pamphlétaire inondant mon comté de tracts dans lesquels il proclamait que la protection était le seul espoir et le seul remède, non seulement pour les Provinces maritimes, mais pour toute l'étendue de notre vaste pays. La couverture de chaque exemplaire était ornée de son portrait. Il est possible qu'il eut la beauté d'un Apollon et qu'on s'accorde ou non pour dire que ses traits réflétaient le génie politique, tout le monde conviendra au moins que les deux portraits dénotaient la santé et le bien-être: aussi bien celui apparaissant sur la brochure dans laquelle il s'opposait à la diminution du tarif que sur celle où il avouait qu'il avait absolument fait erreur en premier lieu. Comme je l'ai dit, que l'image ait reflété ou non un génie politique, elle dénotait la santé la plus florissante et la plus entière satisfaction. Comme contraste, il y a le subterfuge du marchand de médicaments brevetés qui vous donne deux images: "Avant", et "après" avoir pris le remède. La première vous montre un être au corps émacié, au traits tirés et peut-être démoralisé à l'idée d'un fin prochaine. Puis celle d'après lui donne des joues roses et un air de bien-être. Autrement dit, il y a un contraste complet et absolu entre les deux portraits. Mais je félicite l'ex-ministre des Travaux publics de sa mentalité, de ce moral

qui lui est évidemment propre et qui fait qu'il peut avaler une dose de protection absolue, puis une dose de protection moindre sans que ces deux remèdes contraires indiquent chez lui aucune différence perceptible. En effet, c'est précisément la même photographie dont on s'est servi dans les deux circonstances.

Je suis enclin à féliciter le très honorable leader de l'opposition à qui je ne pourrais personnellement souhaiter de mal, même si je ne le connaissais que superficiellement; je suis enclin, dis-je, à le féliciter d'avoir été battu avant que la conscience genre McCurdy se soit manifestée et ait dénoncé la haute protection qu'il avait antérieurement préconisée. Mon honorable collègue et moi avons été élevés sur des fermes qui sont environ à un mille l'une de l'autre et en m'excusant auprès des libéraux du quartier n° 1 d'Halifax devant qui j'ai employé cette métaphore, il y a quelques semaines, lorsque j'ai eu l'honneur de leur adresser la parole, je vais citer de nouveau un certain exemple. L'ex-ministre des Travaux publics et moi-même avons connu ce phénomène d'une poule à qui l'on fait couver des œufs de cane. Dans son innocence, elle couve environ une semaine de plus que la durée normale. Certes, elle couve une progéniture sur laquelle elle suppose avoir de l'autorité; mais il n'est pas moins vrai qu'aussitôt que les canetons voient une mare d'eau, elle se rend compte que son autorité cesse immédiatement de s'exercer. Dans le cas de l'ex-ministre des Travaux publics, ce qu'il y a d'horrible, de stupide et de tragique, c'est qu'en dénonçant la protection à outrance comme un remède contre les maux des Provinces maritimes, il a cru qu'il en avait pris l'initiative. Ce n'était pas une mince victoire que d'avoir battu un grand impérialiste et un grand Canadien comme le distingué ministre des Finances du Canada en 1911. Il a alors supposé, peut-être avec raison sur le papier, qu'il avait créé de petits adeptes protectionnistes avec lesquels il pourrait encore se promener sur le sol ontarien. Il y eut une élection en 1917, en pleine guerre, et c'est peut-être pour cette raison que l'honorable député a pensé que son procédé avait encore donné naissance à de nouveaux adeptes protectionnistes. Mais vint l'élection de 1921 et plus tard, en réfléchissant, l'ex-ministre des Travaux publics a compris qu'il avait couvé les mauvais œufs et, cette fois, au lieu d'avoir des poussins protectionnistes, il eut de véritables canetons maritimes, palmipèdes, et lorsque ceux-ci se lancèrent dans leur élément naturel qui est la mer, il les suivit jusqu'au bord des quais d'Halifax, essayant d'imiter le couac que lance naturellement la cane à ses petits, il leur lança sa dernière brochure. Si j'étais porté à parler latin comme certains honorables députés, je dirais de lui: *Sic transit gloria* McCurdy. Je dirais aussi, à l'intention du très honorable chef de l'opposition: "Ainsi doivent périr tous les traîtres." Ce n'est pas une découverte qu'a faite l'ex-ministre des Travaux publics quand il a dit que nous, des Provinces maritimes, nous sommes rassasiés de la médecine du tarif protectionniste élevé.

Revenons-en au budget actuel, et laissez-moi féliciter le ministre intérimaire des Finances pour son exposé budgétaire. Quelques honorables députés ont jugé bon de vanter sa façon de parler, sa clarté, sa justesse et sa mesure. Il me semble que l'on doive admettre cela car, pour ma part, je ne crois pas qu'il y ait eu, depuis la Confédération, un exposé budgétaire ne méritant pas ce compliment de circonstance. Je ne le crois pas. Mais cet exposé budgétaire me semble préparé avec soin, ou, si l'on préfère, avec précaution, et cela à une époque où ces qualités devraient être très prisées. En effet, monsieur l'Orateur, nous devons nous rendre compte aujourd'hui plus que jamais des différences qui se présentent dans la situation économique et dans la situation physique des diverses provinces et des divers territoires que nous appelons le Canada, cet immense pays. Il me semble que nous nous rendons compte plus que jamais de l'immensité, je me permettrai de dire l'immensité décourageante de ce pays allant d'un océan à l'autre. Et peut-être nous rendons-nous compte plus que jamais que la portion exploitée de notre pays, du nord au sud,—pour me servir du mot "exploitée" d'une façon assez expressive,—est un territoire comparativement restreint. Quand nous songeons que notre immigration a été arrêtée par la guerre, quand nous pensons aux résultats effroyables de la guerre, nous nous rappelons que nous avons tout au sud de chez nous un grand pays, un pays très civilisé dont les conditions climatériques se trouvent beaucoup plus favorables que les nôtres et sont une perpétuelle tentation pour l'émigration de nos gens, nous en arrivons à cette conclusion: bien que nous désirions une population plus considérable, bien que ceci soit presque nécessaire à la solution des problèmes que nous avons, et surtout dans nos épineux problèmes de chemin de fer, il n'y a pas de perspective immédiate—il est aussi bon que nous regardions les choses en face—que nous puissions avoir, dans un avenir prochain ou immédiat, une augmentation notable de notre population éparse, oserais-je dire éparse, comparativement à notre immense territoire. Je crois que les gens favorables à un bas tarif sont en majorité en ce pays, mais il existe ici une certaine école prônant

le tarif élevé et qui est appuyée par de puissants intérêts. Nous avons donc réellement deux écoles. L'une demande que le tarif soit élevé beaucoup et l'autre voudrait qu'il soit beaucoup abaissé. En conséquence, dans ces conditions embarrassantes que j'ai essayé d'exposer, et en présence de ces deux écoles de théorie économiques, je félicite le ministre intérimaire pour la prudence dont il a fait preuve dans son exposé budgétaire qui, de l'aveu de tous, ressemble tant à l'exposé budgétaire de l'an dernier, lequel avait reçu l'approbation de l'immense majorité du peuple canadien.

Je regrette que l'honorable député de Fort-William (M. Manion) ne soit pas à son siège; il se peut qu'il ait été assez tancé là-dessus depuis quelques jours pour que d'autres honorables députés de ce côté-ci de cette Chambre ne jugent pas nécessaire d'y ajouter quoi que ce soit. Mais il m'a amusé quand il a lu l'histoire d'Angleterre et quand il s'est permis d'affirmer que c'est la protection qui a fait l'Angleterre et que c'est le libre-échange qui ruine l'Angleterre.

Je me demande s'il a jamais lu l'histoire des guerres napoléoniennes; car les guerres de cette importance et les guerres de l'importance de celle que nous avons eue depuis lors ont démantibulé tout le cours normal et ordinaire des affaires. Durant les guerres napoléoniennes, la situation industrielle sur le continent européen était telle que les gens qui dépensaient leur énergie dans ce duel à mort ont bel et bien démontré ce fait, et en dépit de la protection, l'Angleterre a joui alors d'une prospérité merveilleuse. Et il y eut l'après-guerre. Il y eut une période de rétablissement des choses, tout comme aujourd'hui, et l'histoire dit que l'Angleterre vit alors une dépression terrible de ses industries en dépit de sa politique hautement protectionniste.

Je me demande si l'honorable député de Fort-William a jamais entendu parler des années qui ont immédiatement suivi 1840, et je me demande si'l a compris comme moi que la situation industrielle de l'Angleterre devint tellement désespérée que le premier ministre sir Robert Peel prit l'attitude que l'on sait quant aux lois sur l'importation des céréales, à titre d'expérience. Je regrette que l'honorable député ne soit pas ici, car je serais trop heureux de discuter avec lui nos interprétations respectives de l'histoire anglaise sur toute la question de la protection et du libre-échange à cette époque.

Je pris intérêt, hier soir, aux arguments invoqués par mon honorable ami de Cap-Breton-Sud-et-Richmond (M. Kyte) pour démontrer que, même en notre jeune pays, la protection en elle-même et abstraction faite des questions secondaires qui peuvent s'y surajouter n'a jamais remporté une seule victoire. Au risque de répéter certaines de ses remarques, et peut-être dans l'espoir de développer un peu ce qu'il a dit, je désire faire un bref historique des élections dont il était question. Pour commencer en 1878, l'on voit que sir John A. Macdonald lui-même fait la promesse sincère, formelle et sans équivoque que l'on ne se servirait de la protection que temporairement, dans l'intérêt des industries naissantes, et en guise de levier ou de massue pour amener la réciprocité même. Nous passons ensuite à l'élection de 1883; mes honorables collègues savent que, à cette époque, les industries bénéficiaient d'une sorte de stimulant artificiel du fait de la protection, mais même alors sir John A. Macdonald renouvelait sa promesse et c'est encore un fait bien établi de l'histoire politique que ce tarif élevé n'était qu'un expédient temporaire et que nous devions avoir la réciprocité à brève échéance. Puis, passant à 1887, l'on voit que les industries ont un peu progressé. L'honorable représentant de Cap-Breton a fait remarqué, si je ne me trompe, que, à cette époque, il nous fallait compter avec la loi électorale de 1885 qui confiait aux avocats la revision des listes électorales, laquelle, comme le savent ceux d'entre nous qui sont en cette Chambre depuis longtemps, constituait une tentative délibérée d'étouffer la libre volonté du peuple. Mais, à part cela, il y avait eu la rébellion de Riel au Nord-Ouest, et toutes sortes de questions secondaires, de races, de religion, de provinces, étaient mêlées à la lutte. Il n'est que juste, je pense, de dire qu'en 1887 il n'y eut aucune expression d'opinion loyale et formelle sur la question de la protection même. En 1891—et je me rappelle très bien cette élection—ce fut un simple appel au loyalisme. On se borna à recourir au vieux truc d'agiter le drapeau. Sir John A. Macdonald, dans son vieil âge, fit cette déclaration onotueuse: "Je suis né sujet britannique; je mourrai sujet britannique", et cela suffit à faire oublier le principe économique d'une union commerciale avec les Etats-Unis, si elle était possible.

En 1896, mes honorables amis furent défaits, surtout parce qu'ils tentèrent de défendre cette doctrine de protection élevée. Une nouvelle tragédie se produisit en 1911. De nouveau le peuple canadien se laissa berner par les appels malappropriés au loyalisme. En 1917, on eut la loi électorale du temps de guerre et mes honorables amis remportèrent la victoire en ayant recours aux préjugés. Si l'on passe aux élections de 1921, je reconnais

à l'honneur du très honorable chef de l'opposition qu'il tenta—et je crois qu'il y réussit—de confiner la lutte électorale à la seule question de la protection elle-même, envisagée indépendamment de tout autre. Aucun doute n'était permis sur les idées du très honorable député au sujet de la protection élevée et "adéquate". Il avait annoncé sa politique en cette matière depuis des mois et il continuait toujours à la proclamer. Il ne recourut à aucun subterfuge et il ne déclara pas que cette protection était destinée aux industries naissantes. Il avait définitivement et absolument abandonné l'attitude adoptée par sir John A. Masdonald à cet égard. Chaque semaine durant les élections—et je suivais attentivement dans les journaux les compte rendus de ses discours et de ses tournées, ne pensant guère que je serais engagé dans la bataille—je remarquais que la protection serait la seule question débattue dans la campagne électorale de 1921; mon honorable ami nous dit—et j'attire l'attention des honorables membres du groupe conservateur sur ce point—qu'il n'y avait aucun danger que le public fût induit en erreur par des questions secondaires. Il insistait sur le fait que le tarif élevé d'un côté, ou le tarif modéré de l'autre, dont se réclamait nos amis du groupe progressiste et aussi la plupart des libéraux, était la question en jeu et la seule importante. Il ajouta que cela serait précédé d'une grande campagne d'éducation. Il engagea sa parole qu'il n'y aurait pas de question secondaire en jeu, qu'on ne tenterait pas de détourner l'attention du principal problème; en 1921, on devait prendre une position tranchée et se prononcer sur la protection même. Et je pense que les électeurs le firent; je crois sincèrement que ce fut la principale question en jeu pendant la dernière élection. Quel fut le résultat? Ceux qui approuvaient la doctrine du tarif modéré balayèrent littéralement le pays et laissèrent derrière eux les suivants du très honorable député, dont il resta un si petit nombre qu'il en deviendra légendaire.

Quand j'irai en Nouvelle-Ecosse, dont on a tant parlé, je n'aurai pas besoin de m'appuyer sur une prétendue doctrine récemment découverte par mon ancien adversaire, l'ex-ministre des Travaux publics dans le cabinet précédent. Il n'y a aucun doute que la Nouvelle-Ecosse, dans un certain sens, ne soit toujours en bonne posture. Je ne sais pas si nous pouvons nous attendre à être jamais un peuple très nombreux, possédant des industries puissantes et des millions d'habitants, dans cette petite province, où nous occupons une modeste position géographique et où, pour être franc, nous sommes dans une situation un peu excentrique par rapport au reste du Canada. Mais nous ne désespérons pas de l'avenir de la Nouvelle-Ecosse. Nous croyons tous, comme l'ancien ministre des Travaux publics, que la protection élevée, après un essai long et plus que loyal, a fait du tort et seulement du tort aux Provinces maritimes. L'autre jour j'achetai un numéro du *Morning Chronicle;* il est vrai que c'est un journal libéral, mais il a si bien analysé certains chiffres du dernier recensement que je crois devoir prendre la liberté de donner lecture d'un extrait de l'article qui les met en relief. Après avoir démontré que le régime protecteur et les tarifs des chemins nous sont défavorables l'article continue:

[M. Putnam.]

En dépit de tout cela, si on compare l'accroissement de la population du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse depuis la confédération avec celui du Québec ou de l'Ontario on constate que la population de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick s'est accrue, respectivement de 58.74 et 54.9 p. 100, tandis que celle de l'Ontario et de Québec s'est accrue, respectivement, de 110.13 et 112.42 p. 100. Ce n'est pas une différence étonnante quand on songe aux deux importants octrois de territoire qu'elles ont reçus à titre gratuit—toujours à nos dépens—ainsi qu'au régime protecteur exclusivement en leur faveur et à notre plus grand détriment et pour notre perte. Depuis la confédération, l'Ontario n'a jamais gagné un député de plus grâce à l'augmentation de sa population. Il a failli en perdre un à la suite du dernier recensement. Dès le premier recensement qui suivit la confédération, en 1871, la Nouvelle-Ecosse obtint un député de plus. Depuis lors elle a commencé, et continué à perdre sous le régime protecteur de la "Politique nationale", pour le progres du Canada central.

Il suffira de mentionner quelques faits pour faire voir comment cette politique porte atteinte à l'Ontario comme à la Nouvelle-Ecosse. En même temps, ces faits démontreront que le tarif de "protection" n'est que pour le bénéfice exclusif des cités et villes au dépens des centres ruraux. En résumé, les faits sont qu'entre 1911 et 1921 trente-cinq comtés de l'Ontario ont perdu 78,000 de population. Trente-cinq comtés, cela représente deux fois, moins un, le nombre des comtés de la Nouvelle-Ecosse. Cependant, au cours de ces dix années dix-huit comtés de la Nouvelle-Ecosse ont vu leur population s'accroître de près de 25,000. Ces trente-cinq comtés de l'Ontario en sont venus rapidement à l'état de véritables "rameaux desséchés" parce qu'on les a indûment et inconsidérément frappé d'impôts pour construire et développer les cités et les villes de cette province. La Nouvelle-Ecosse a également eu à souffrir du même état de choses, mais elle a pu échapper à ce dépérissement.

La Nouvelle-Ecosse était un vieil établissement à l'époque de la confédération. Au cours de 120 années précédentes sa population ne s'était accrue que de 330,000. Au cours des cinquante années de la confédération ce chiffre s'augmentait de 200,000. Les provinces des Praries, en sont, d'une certaine façon, où en était la Nouvelle-Ecosse à la confédération. Leurs jours d'accroissement rapide sont passés comme pour nous. Au cours des prochains vingt ans on verra quelle partie du pays deviendra le "rameau desséché".

Ceci est écrit en termes plus concis que je pourrais le dire, et il fait voir d'une façon si évidente les conséquences de l'application du

régime protecteur que j'ai pris la liberté d'en donner lecture à la députation.

Nos amis de l'opposition officielle sont toujours portés à nous censurer au sujet des traités de commerce que nous avons négociés, comme, par exemple, les traités conclus avec la France et l'Italie et celui qu'on se propose de conclure avec l'Australie; ils prétendent que ces traités signifient bien peu et qu'ils ne valent pas le temps, les efforts et l'ambition que le Gouvernement y a consacrés. Tout ce que je répandrai à cela c'est qu'il n'appartient pas à ces honorables députés de critiquer, car en 1911, une chance exceptionnelle leur était offerte, mais aussitôt on les a vus organiser leurs partisans pour la rejeter et par les moyens que l'on sait. Si on avait pu réussir à avoir la réciprocité que les Etats-Unis nous ont offerte, et que le Canada offrait honorablement en retour, nous n'aurions pas eu besoin d'envoyer des missions à travers le monde en quête de traités de commerce qui valent beaucoup moins. Nous avons perdu là une chance qui ne reviendra probablement jamais. Et, si je n'emploie pas un langage trop familier, je dirai que cela m'agace et m'impatiente d'être assis ici pour entendre les membres de l'opposition officielle nous faire des reproches au sujet des traités de commerce que nous nous efforçons d'obtenir pour remplacer le maître traité que nous aurions pu conclure avec les Etats-Unis. Je prétends qu'il sied mal à ces honorables députés de soutenir que ces traités n'ont pas tant d'importance.

J'ignore quelle attitude va prendre l'opposition conservatrice quant au droit sur le charbon que nous avons élevé pour ce qui est de la houille menue. Toutefois, je sais, quoique je n'habite pas un comté riche en charbon, que 50 cents sur une tonne de houille menue équivaut aujourd'hui à un droit *ad valorem* inférieur à l'ancien droit de 14 cents. Si je comprends bien, au premier stage de l'extraction le charbon menu est du rebut, quelque chose comme la sciure de bois que l'exploitant forestier recueille du bois qu'il fait scier. Si cette sciure de bois représentait la moitié, au lieu d'une faible partie, du bois, la comparaison serait complète. Etant donné le charbon menu américain qui était importé au pays, ce produit secondaire de l'industrie houillère du Canada était pour ainsi dire du déchet pour nos propriétaires de mines. Mais en prélevant un droit de 50 cents sur la houille menue nous croyons qu'ils pourront en expédier sur le marché un demi-million de tonnes de plus et de vendre avec un léger profit.

N'allez pas dire au néo-écossais que ce droit va faire monter le prix du gros charbon, car il n'en est rien. Cela pourra plutôt avoir pour résultat d'en faire baisser un peu le prix. En effet en vendant à meilleur compte ce qui auparavant n'était que du rebut, le propriétaire des mines pourra produire son charbon à moins de frais qu'auparavant. Je veux bien croire que ce n'est pas là un pas vers l'abaissement du tarif, mais il faut reconnaître que, comme un brillant membre de la tribune des journalistes me le faisait remarquer cet après-midi, pour maintenir la confédération il faut recourir sans cesse à des moyens artificiels. Je conviens qu'au point de vue économique, le relèvement des droits sur la houille menue est un moyen artificiel.

Mon honorable ami le député de Brome (M. McMaster) m'a exaspéré en déclarant que nous n'avons pas droit à cette aide, que si nous ne pouvons vendre avec un profit suffisant le charbon de la Nouvelle-Ecosse en Nouvelle-Angleterre, nous devrions abandonner notre exploitation minière. Si nous remontons à l'époque de la Confédération,—et certes personnes ne fera litière des promesses faites par les Canadiens marquants du temps,—on nous a dit alors et on nous a ouvertement portés à croire que nos houillères entraient dans l'actif de la grande société canadienne projetée, et que l'on brûlerait du charbon néo-écossais dans les foyers d'Ontario. L'honorable député de Brome ne saurait nous déclarer maintenant, avec le moindre semblant de justice, de loyauté ou d'équité, qu'il s'agit d'une simple question d'affaires et que si nous sommes incapables d'exploiter nos houillères de façon profitable, nous n'avons qu'à les fermer, qu'à ne plus faire entrer en ligne de compte cette richesse dans la Confédération.

J'ai un autre point de vue que personne n'a exposé, me semble-t-il, l'aspect économique de la question. Durant la grande guerre, les charbonnages de Sydney ont contribué sensiblement d'un seul coup à assurer la victoire aux Alliés. Les canons de quatre pouces de la marine anglaise ont permis la réunion à Sydney, la protection et le ravitaillement en charbon des navires de guerre, des transports et des cargo-boats, de sorte que nous ne dépendions pas d'un pays en dehors de l'empire britannique pour l'envoi outremer de nos fournitures et de nos troupes et pour tenir libre les artères du commerce, entreprise à la fois immense et imposante. Nous n'avons pas assez progressé vers la paix universelle pour posséder la preuve qu'il n'y aura jamais plus d'Armageddon, de conflit suprême des peuples. Durant la dernière guerre, le Gouvernement a interdit l'exportation du charbon canadien, montrant que nous ne voulions pas courir de risques afin de triompher dans ce conflit gigantesque et que nous comprenions l'importance stratégique de Sydney dont les charbonnages étaient plus rapprochés

que toute autre région canadienne des lieux où se jouaient les destinées du monde. Donc, pour cette raison nous ne devrions jamais souffrir l'abandon de ces houillères. Le gouvernement anglais ne retire aucun avantage économique à garder de grands dépôts de munitions, mais c'est un préservatif contre la tempête. Nos charbonnages de Sydney, du Cap-Breton, de la Nouvelle-Ecosse en général, appartiennent directement à cette catégorie, et je prétends que si toutes les raisons d'ordre économique militant en faveur de ce droit étaient était tout à fait erronnées, nous devrions quand même maintenir ces mines en état d'exploitation, en prévision d'événements horribles et imprévus comme nous en avons traversé il y a quelques années seulement. Les gens au fait m'assurent qu'on ne saurait se débarrasser d'une mine comme d'une fourche, c'est-à-dire l'abandonner pour la rouvrir ensuite à volonté; il faut la tenir en activité, presque au maximum de rendement, pour pouvoir s'en servir en cas d'urgence.

J'ai mentionné l'attitude prise par mon adversaire, l'ex-ministre des Travaux publics dans le dernier gouvernement. En lisant sa brochure, j'ai constaté que selon lui, si nous ne pouvons nous débarrasser de cette haute barrière de la protection, nous, des Provinces maritimes, nous ferions aussi bien de couper les amarres qui nous relient au reste du Canada. J'ai un ami dans cette Chambre, c'est l'honorable député de Springfield (M. Hoey). Il a parlé à peu près dans le même sens, et d'un bout à l'autre du pays, la presse tory s'est mise à le dénoncer comme un traître à la Confédération et un dangereux démagogue, et je ne puis me rappeler les anthèmes de tout genre qu'elle a fulminés contre lui. Il est étonnant que l'ancien ministre des Travaux publics dans l'ancien gouvernement ait si bien esquivé les critiques auxquelles l'honorable député de Springfield a été en butte. Je dirais de ce dernier qu'à mon humble avis il ne siège pas en ce Parlement de meilleur Canadien, un député plus intelligent ou plus courageux, qui comprenne mieux l'esprit de la constitution, qui ait plus de lecture et soit plus profondément britannique en tous points. Tout ce que je veux dire, c'est que si ces dénonciations se continuent, il est en compagnie d'un monsieur qui était tout dernièrement ministre dans le cabinet dirigé par mon très honorable ami. Mais, à mon sens, les déclarations de ces deux hommes sont susceptibles d'une interprétation raisonnable. L'honorable député de Springfield ne commet pas sous ce rapport la stupide méprise de se croire un des meneurs de l'opinion publique, bien que l'on reconnaisse grandement son mérite. Mon récent adversaire, l'ancien ministre des Travaux publics dans le dernier gouvernement, professe évidemment que sa conversion a fait de lui un chef d'opinion. L'honorable député de Springfield n'a pas publié de flamboyante brochure portant sa photographie en première page. L'exposé de ces deux honorables messieurs se résume simplement à ceci: Il existe un moyen de rendre justice égale aux diverses régions de ce dominion, on peut le faire avant qu'il soit trop tard, et si vous pouvez vous représenter une situation dans laquelle la chose vous soit impossible, à quoi bon maintenir la Confédération? Cela équivaut à me dire que si je me présentais dans une hôtellerie et déclarais au patron: "Donnez-moi un bon service ici, ou je n'y resterai pas", ce serait simplement un ferme avertissement à l'hôtelier d'avoir à me bien traiter.

La population des Provinces maritimes, comme celle de l'Ouest, s'aperçoit que les conditions de la confédération ne lui ont pas donné justice, et que le principal obstacle qu'elle rencontre, c'est ce tarif de droits de douane exorbitants que réclament le député de Toronto-Nord, hier soir, avant de quitter By-town pour Hog-town.

Sur les 344 millions que le Trésor encaisse chaque année on sera surpris d'apprendre parmi les tories à tous crins et les partisans d'une haute protection douanière que le revenu des douanes n'y figure que pour 31 p. 100, c'est-à-dire moins du tiers. Lors des dernières élections j'ai voulu engager un homme pourtant intelligent à refuser son vote au candidat protectionniste, mais je n'ai pas réussi à le convaincre que le régime protecteur n'est aucunement une panacée universelle applicable aux maux du corps social. Il paraissait croire que la protection est un moyen sûr de relever le pays et le seul capable de lui fournir des revenus. Quand je le reverrai pour lui dire qu l tarif douanier ne rapporte que 31 p. 100 des recettes du Trésor, il commencera à croire qu'on pourrait prendre d'autres moyens plus francs et plus ouverts de constituer des revenus au gouvernement du pays.

Nous avons déjà la taxe de vente et l'impôt sur le revenu. Je sais bien que personne n'aime les impôts sous quelque forme qu'on les demande, et ces deux-là ne font pas exception. Mais au moins ils ont cet avantage d'être prélevés au grand jour, tandis que les droits de douane constituent une forme détournée d'imposer les citoyens. J'espère que le Gouvernement pourra diminuer graduellement la somme des impôts perçus de cette manière.

Nos collègues progressistes paraissent vouloir se soumettre à certaines manœuvres qui ne feraient pas honneur à leur sens politique. Je n'ai pas la prétention de leur dicter leur manière d'agir, mais je les invite, en présence de

ceux qui ont imaginé ces manœuvres, de prendre bien garde d'entrer dans les vues des partisans des droits élevés qui ont pris la forme, innocente en apparence, d'une proposition où d'un amendement dans lesquels le tarif n'est pas mentionné. Ces tactiques ne sont, je le répète, ni franches ni loyales.

J'ai dit que l'observation reprochée à notre collègue de Springfield (M. Hoey) n'était pas plus anticanadienne que les propos tenus par l'ancien ministre des Travaux publics du cabinet précédent, ni plus anticanadienne que la déclaration sortie de la bouche du maire d'Halifax, M. Murphy, qui faisait partie de la délégation des Provinces maritimes venue à Ottawa pour appuyer les demandes de leurs représentants. La plupart des députés ont entendu ce qu'il a dit en cette circonstance.

Pour finir, je veux féliciter le ministre intérimaire des Finances d'avoir déposé un budget qui a gagné l'adhésion du député de Calgary-Ouest (M. Shaw). Ce collègue est à la tête d'un groupe important de la Chambre. L'année dernière il a voté en faveur d'un amendement qui blâmait le ministère de n'avoir réduit suffisamment les droits du tarif douanier. Il faut voir dans l'attitude actuelle de notre collègue une indication que le public se rend compte de plus en plus des difficultés qui entravent l'action du Gouvernement, comme du progrès constant que nous faisons dans l'assainissement de la situation financière en nous débarrassant petit à petit du poids que fait peser sur le pays le régime protectionniste.

M. HODGINS: J'ai écouté avec plaisir le député de Colchester dont, je crois, les progressistes ont lieu d'être satisfait. J'ai de même prêté une grande attention aux différents discours qui ont déjà été prononcés dans ce débat. Je partage l'avis que l'un de nous exprimait hier soir, à savoir qu'après tout ce qui s'est dit de part et d'autre, après ce qu'impriment les journaux sur la question, on n'est pas plus avancé sur le point de savoir quelle est la vraie situation financière du Canada. Il y a une chose certaine, c'est que le pays est lourdement endetté. De quelque façon qu'on rtourne la dette, elle est toujours là. Si les dépenses courantes restent stationnaires, en revanche, on augmente les frais de gestion des chemins de fer nationaux. Si les gouvernements voulaient bien montrer la même énergie à réduire les dépenses qu'ils en ont à percevoir les impôts, le budget finirait avant longtemps par s'équilibrer. Cet équilibre ne peut être obtenu que par l'un de ces deux moyens: diminuer les dépenses ou augmenter les impôts. On sera d'accord avec moi pour reconnaître que le contribuable canadien est déjà assez chargé.

Lorsque j'ai écouté le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) prononcer son exposé budgétaire, j'ai cru tout d'abord qu'il ne donnait guère prise à la critique. Un peu plus tard, toutefois, quand j'ai relu le document à tête reposée, je me suis rendu compte qu'il était moins satisfaisant que je ne l'avais pensé. Je constate avec plaisir cependant que l'article le plus répréhensible a été élagué du budget, savoir la clause "anti-dumping".

L'exposé budgétaire renferme encore d'autres passages répréhensibles que le ministre pourrait très bien supprimer sans que son travail fût rendu inacceptable pour cela. A mon avis toutefois, ce sont plutôt des péchés d'omission que de commission que nous pouvons reprocher au ministre intérimaire des Finances.

En ce qui regarde la taxe du timbre, je suis loin de voir d'un mauvais œil que l'on taxe de cette façon tous les effets de commerce équivalant à un chèque. Il s'agit d'un système de taxes directes et, bien qu'à mon sens il atteindra les cultivateurs plus que n'importe quelle autre classe de notre population,—car, en dernier ressort c'est toujours la classe agricole qui doit acquitter la grosse part des impôts,—l'impôt direct maintenu dans des bornes raisonnables est juste. Je n'ai donc pas d'objections sérieuses à faire valoir contre cette partie du budget.

Pour ce qui est de la création d'une commission tarifaire mes remarques seront très brèves; il se fait tard et j'ai l'intention de réduire mes observations à leur plus simple expression. Je doute fort qu'il soit nécessaire de créer une commission du tarif. Dans les départements du service public à Ottawa, nous avons assez d'organisme certes pour fournir tous les renseignements nécessaires afin que le Gouvernement soit en mesure d'inaugurer le tarif douanier qu'il faut pour l'administration des affaires publiques. Je partage absolument l'avis de l'honorable représentant de Springfield (M. Hoey) que cette commission constituera simplement un rideau de fumée derrière lequel le Gouvernement agira à sa guise en matière de tarif douanier. Ce projet de la création d'une commission tarifaire fut préconisé par l'ancien Gouvernement et voilà que le Gouvernement du jour ramène la question sur le tapis. J'ose espérer que si jamais les progressistes prennent en mains les rênes du pouvoir ils s'abstiendront de préconiser un pareil projet.

En écoutant les divers discours qui ont été prononcés au cours du présent débat, je me suis demandé s'il existe une partie centrale dans ce Dominion du Canada. Nous avons beaucoup entendu parler de l'Est et de l'Ouest; cependant, après avoir écouté les observations de l'honorable député de York-Est (M Harris),

l'autre soir, j'ai tiré la conclusion qu'il existe une partie centrale au Canada dont la voix peut-être entendue d'un bout du pays à l'autre.

Et nous avons raison d'être fiers de la province d'Ontario. A entendre une bonne partie des discours qui ont été prononcés ici, on inclinerait à croire que la population de l'Ontario en général favorise la protection à outrance et que nous ne pourrions pas subsister sans la protection. Or, je tiens à le proclamer ici une fois pour toutes, 40 p. 100 de la population de l'Ontario, habite la campagne et s'il faut en juger par les représentants que notre province a envoyés ici, il est visible qu'une très forte proportion des gens de l'Ontario sont loin de favoriser un haut tarif protecteur.

Le hasard veut que je vienne de l'une des plus fertiles régions de la province d'Ontario. Je viens de ce coin sud-ouest de l'Ontario qui renferme de nombreuses industries tandis que l'on y trouve les meilleures terres de tout le Dominion du Canada.

Dans la péninsule occidentale de l'Ontario qui comprend 14 comtés d'une superficie de 13,550 milles carrés, nous produisons 26 p. 100 des produits ouvrés, 45 p. 100 des produits agricoles et 40 p. 100 du bétail de la province. Et si nous tenons compte du fait que cette même province produit environ 50 p. 100 des produits ouvrés, 23 p. 100 des produits agricoles et 32 p. 100 du bétail de tout le Canada, nous pouvons voir que notre région du moins compte quelque peu au pays. Et cependant, quelle est la situation dans cette région si favorisée à tous les points de vue? Nous constatons qu'il s'y trouve 100,000 acres de bonnes terres labourables laissées incultes ou en pâturages, tandis que 235,000 acres sont offerts en vente. Dans la même région, en 1919, les fonctionnaires du collège d'agriculture de Guelph se sont enquis de la situation sur trente fermes situées dans le voisinage immédiat de la ville de London. Or, quelle était la situation? L'enquête a révélé que la moyenne de revenu annuel sur ces trente fermes s'élevait à $778. La superficie de ces fermes était en moyenne de 150 à 250 acres et cette somme de $778 ne représente pas seulement le salaire du cultivateur, mais aussi celui de sa femme et de ses enfants. Or, sur un bon nombre de fermes de l'Ontario de même que partout ailleurs au Canada, la mère de famille contribue autant que le mari à l'augmentation des revenus.

Ces jours derniers, l'honorable représentant de York-Sud (M Maclean) a soulevé la question d'imposer des droits élevés sur les fruits et les légumes hâtifs. Voilà une question sur laquelle je suis passablement renseigné étant donné que je viens d'une région où cette culture se fait sur une assez vaste échelle. London a une population d'environ 60,000 âmes. Etant donné le chiffre de la population, cette ville constitue le meilleur marché domestique que l'on puisse trouver au pays. Un bon nombre de maraîchers exploitent leur industrie aux alentours de la ville, et les affaires sont si florissantes que la zone maraîchère, au lieu de se terminer à quelques milles de London, se prolonge à des milles et des milles, si bien que le marché est fréquenté par des cultivateurs habitant à 50 milles de la ville. L'automobile nuit plus aux maraîchers que n'importe quel tarif modéré que nous avons au Canada aujourd'hui. J'avouerai cependant que nous faisons une certaine importation de primeurs des Etats-Unis, mais si nous les frappions d'un droit élevé qu'en résulterait-il? Les prix augmentent en proportion des droits. Les consommateurs de ces produits, ouvriers, capitalistes ou autres, sont obligés d'avoir plus d'argent pour maintenir leur mode d'existence. Le coût de la vie augmente pour eux, et s'ils se trouvent à être des employés ils demandent des augmentations de salaires à leurs patrons qui ne peuvent refuser dans les circonstances. Ceux-ci, de leur côté, sont obligés de demander plus pour leurs produits afin d'être en état de donner des salaires plus élevés à leurs employés. Et les impôts sont renvoyés de l'un à l'autre jusqu'au moment où ils restent sur les épaules d'une classe qui ne peut les passer à d'autres et la plupart du temps ce sont les cultivateurs qui sont les victimes. A ce sujet je désire citer l'opinion de quelqu'un mieux renseigné que moi, M. Norwood qui a été invité par l'association des maraîchers de l'Ontario à lui adresser la parole à sa convention tenue l'hiver dernier à l'hôtel King Edward de Toronto. Il venait des Etats-Unis mais quels rapport a-t-il avec l'industrie maraîchère je l'ignore. Quoi qu'il en soit, je présume que cette association a jugé à propos de l'inviter et je crois qu'il est bon de rapporter ses paroles. Il dit:

> Vous vous créer une fausse impression en pensant que ces fruits et ces légumes du midi sont le produit d'une main-d'œuvre à bon marché. Celle-ci n'est employée que pour le coton. Il est vrai que les Japonas ont été un certain moment un danger pour le commerce de la Californie mais à la suite de l'adoption récente de la loi contre les Orientaux l'industrie agricole est encore entre les mains des blancs intelligents.

Je continue:

> M. Norwood prétend que les états du Nord ont plus souffert que le Canada de la concurrence du Sud, mais la plupart du temps ont résisté heureusement à cette invasion en améliorant leurs marchés. Il a laissé entendre que les maraîchers de l'Ontario feraient mieux de prêter moins d'attention aux questions de tarifs et de s'occuper davantage des méthodes modernes de l'écoulement de leurs produits. Il a cité comme exemple la situation de Milwaukee. Les producteurs de

cette région sont moins favorisés que ceux de l'Ontario au point de vue du climat et du sol et cependant résistent aujourd'hui à n'importe quelle concurrence.

Nous avons entendu des discours, monsieur l'Orateur qui nous feraient croire que le Canada est près de la ruine. Mais en dépit de toutes les prétendues viscissitudes dont on nous a parlé, je suis surpris du progrès du Canada depuis quelques années. La population de notre pays a augmenté de 65 p. 100 depuis vingt ans; le commerce, de 407 p. 100; la grande culture, de 400 p. 100; les revenus des chemins de fer, de 525 p. 100; les exportations des produits agricoles, de 1,300 p. 100; les exportations des produits forestiers, de trois fois plus; des récoltes de blé, de sept fois plus; la production minérale, de 117 p. 100; les marchandises manufacturées, de 70,000 p. 100, ce qui est très bien, je crois; des capitaux employés dans la fabrication, de 70 p. 100. Le commerce du Canada, par tête, est le plus considérable du monde à l'exception de la Nouvelle-Zélande. Notre commerce d'exportation, par tête, en 1924 a été de $112.60; celui des Etats-Unis de $40; de la Grande-Bretagne de $80. Nos importations, par tête, ont été de $92.22.

On n'a cessé de nous corner les oreilles avec le marasme des affaires, le chômage et les nécessiteux, mais, monsieur l'Orateur, nous pourrions donner du travail à des milliers sur les fermes s'il nous était possible de leur payer des salaires suffisants pour être comparés à ceux que l'on reçoit ailleurs. J'ai préparé un court tableau puisé en grande partie dans la *Gazette du Travail* publiée par le Gouvernement. J'ai vérifié les chiffres aussi bien que j'ai pu et les crois exacts. Je vois que les salaires pour les divers emplois sont les suivants pour une journée de travail de neuf heures à l'exception de l'agriculture qui est de dix à douze heures:

	Par jour
Agriculture	$ 2 00
Mines	4 00
Chemins de fer	4 50
Industrie forestière	3 60
Diverses manufactures	5 40
Chaussures	4 50
Caoutchouc	4 50
Meubles	4 00
Voitures	3 75
Bois à pâte et papier	3 75
Salaison	4 50
Briqueteurs	9 00
Menuisiers	8 00
Ouvriers électriciens	7 20
Peintres	6 25
Plâtriers	11 25
Plombiers	8 00
Tailleurs de pierre	9 00
Journaliers	4 50
Forgerons	5 00
Chaudronniers	6 25
Machinistes	5 40
Mouleurs	5 40
Tôliers	6 25

On remarquera que les manœuvres agricoles ne touchent que la moitié du salaire des ouvriers dans d'autres industries.

Une VOIX: Quel est le salaire du travailleur de ferme?

M. HODGINS: Deux dollars par jour, y compris la pension. Je dis donc que nous pouvons fournir de l'emploi à des milliers sur nos terres canadiennes. Je suis convaincu, toutefois, que certaines gens sont les esclaves des circonstances: l'ambiance leur impose une situation dont ils ne peuvent s'échapper. On en trouve, comme cela, je crois, aux Provinces maritimes à l'heure qu'il est. Ces gens ont toute ma sympathie. Je me suis renseigné autant que je l'ai pu sur la situation en Nouvelle-Ecosse et j'ai conclu à l'impossibilité économique d'exploiter ces mines en ce moment. La houille américaine est produite à un prix tellement inférieur à ce que coûte l'extraction du charbon en Nouvelle-Ecosse que l'exploitation rémunératrice des mines de cette province me paraît absolument impossible.

On a avancé force raisons en Chambre pour expliquer le fléchissement actuel de l'industrie et notre situation pénible dans le domaine du commerce et ailleurs. A mes yeux une des causes principales de nos revers économiques en Canada aujourd'hui se trouve dans notre régime financier ou plutôt dans les conséquences de ce régime. A vrai dire ce régime des finances intéresse les affaires bien plus que tout programme fiscal; et il est grand temps de procéder à sa modification. Nous devrions inaugurer un système bancaire absolument nouveau: je suggère l'opportunité d'une épreuve de la méthode des banques coopératives affiliées à une banque fédérale de réserve. Je suis convaincu que tous nos banquiers sont des gens honnêtes et consciencieux. Je crois qu'ils font tout leur possible; seulement ils sont par trop conservateurs pour suivre le pays dans sa marche vers le progrès. Les affaires sont presque toujours gravement atteintes avant même que les banquiers se rendent compte que la situation est périlleuse. S'ils voulaient prendre la direction des activités dans leurs centres respectifs, au lieu de se contenter du rôle plutôt effacé qu'ils jouent aujourd'hui, le commerce en serait merveilleusement revivifié. A propos de banque, je veux, à l'instar de l'honorable député de Kootenay-Ouest (M. Humphrey), rappeler au Gouvernement qu'un grand nombre de gens dans toutes les régions du pays voudraient voir saisir la Chambre d'une mesure

législative pourvoyant au remboursement des déposants de la Home Bank. En présence du rapport du comité spécial d'enquête nommé l'an dernier je ne conçois pas que le ministère puisse éluder sa responsabilité; et j'espère du reste qu'il ne tentera aucun effort en ce sens.

Je voudrais aborder brièvement ici une question qui a fait l'objet de mainte discussion en Chambre; je parle de l'industrie de la laine. Voilà quelques jours l'honorable député de Dufferin (M. Woods) fit allusion à une fabrique de lainages dans sa circonscription. Un jour ou deux plus tard l'honorable représentant de Vancouver-Centre (M. Stevens) nia l'assertion de notre honorable collègue de Dufferin. Je ne suis pas au courant des affaires de cette manufacture en particulier; mais je suis renseigné sur certains autres établissements du même genre. Il n'y a pas longtemps j'ai vu cet extrait du *Globe* de Toronto,—il n'est pas long et je vais en donner lecture:

La Milton Worsted Yarn and Spinning Mills Company a une industrie florissante ici. Cette usine donne de l'emploi à 150 personnes et depuis longtemps, elle fonctionne jour et nuit,—un personnel travaille de sept heures du matin à cinq heures du soir et l'autre depuis sept heures du soir jusqu'à six heures du matin.

Vraiment il n'y a pas là de quoi faire croire que cet établissement va cesser ses opérations. Il n'y a pas bien longtemps je me suis trouvé dans une petite ville, non loin d'Ottawa, où quatre fabriques de lainages fonctionnent au grand train. Leur activité est non seulement intense; elle est aussi profitable. Parfois certains honorables membres à ma droite nous font un tableau bien sombre de la situation industrielle du pays; et plus tard nous découvrons que la situation réelle est tout autre. Pour moi donc ces descriptions pessimistes du mauvais état des affaires, particulièrement en ce qui concerne l'industrie manufacturière, sont une pure invention.

Dernièrement j'ai causé avec un citoyen en vue de London, un grand fabricant. A l'heure qu'il est cet homme ne cesse de réclamer une forte protection. Il frise la cinquantaine et il m'a avoué au cours de notre conversation qu'il débuta, jeune homme, ayant pour tout capital son intelligence et ses bras; et aujourd'hui il vaut $80,000. Nos manufacturiers ne sont pas trop à plaindre quand ils peuvent s'enrichir aussi rapidement que cet homme; et je pourrais vous citer d'autres exemples de ce genre. Vu le beau succès qui a couronné leurs efforts et les privilèges dont ils jouissent ces gens devraient cesser de réclamer la protection aux dépens d'autrui.

Je voudrais encore attirer l'attention de la Chambre pendant un moment ou deux sur la situation de nos chemins de fer. Je crois comprendre que cette question sera débattue plus tard par la Chambre; je vais donc lui consacrer quelques mots seulement. Tout le monde sait que nos chemins de fer s'endettent de plus en plus et, en notre qualité de citoyens, nous devons faire tous les efforts possibles pour remédier à la situation actuelle. L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) a dit ici, l'autre jour, que si l'on supprimait toutes les lignes qui font double emploi sur le Pacifique-Canadien et le chemin de fer national, on pourrait effectuer une économie de 75 millions de dollars. Je ne sais pas si c'est exact ou non, mais je me fie pas mal à l'opinion de l'honorable député, car je sais qu'il a beaucoup étudié cette question. Mais même si l'économie n'était que la moitié du chiffre qu'il a cité, cela vaudrait la peine d'examiner la chose. En outre, nos tarifs de marchandises, comme tout le monde le sait, sont actuellement bien embrouillés et le Gouvernement, le Parlement et la commission des chemins de fer essayent de démêler la situation. L'Ouest estime qu'on le surcharge, l'Est en dit autant et l'Ontario a l'impression de payer pour les déficits des deux extrémités. Même dans l'Ontario, il se fait des distinctions entre différents points de la même région et cela ne peut pas continuer.

Je voudrais dire quelques mots de l'inspection des œufs. Je suis en faveur de cette inspection et je tiens à ce qu'on se montre très sévère à l'égard des œufs qu'on importe et qu'on exporte. Il m'a fait plaisir d'entendre dire, l'autre jour, par un de nos honorables collègues de la Colombie-Anglaise que grâce à notre service d'inspection, on avait réduit l'importation, je pense, de près de six millions de douzaines d'œufs des Etats-Unis depuis deux ans. Cela fait plaisir, mais je dirai que l'inspection des œufs, pour ce qui est du commerce intérieur, est un embarras pour les cultivateurs, les marchands et les acheteurs des villes. J'estime qu'on pourrait obvier d'une façon quelconque à la difficulté. Nos marchands ou nos épiciers refusent catégoriquement de tenir des œufs à cause de l'inspection à laquelle ils doivent se soumettre. Or, si l'on pouvait exiger l'inspection des noms des propriétaires des œufs sur les wagons ou les caisses, afin que les gens sachent de qui ils achètent, cela éviterait bien des ennuis aux cultivateurs et aussi aux acheteurs.

Il y a un autre sujet sur lequel j'aimerais à exprimer une opinion. J'aurais plusieurs questions à toucher, mais je les omettrai. Ce dont je veux parler se rapporte à l'achat et la vente en coopération. J'estime, monsieur l'Orateur, que le système de distribution éta-

bli dans ce pays est un des plus onéreux qu'il soit possible d'inventer. Dans beaucoup de cas, la mise en vente occasionne plus de frais que la fabrication même du produit. Les bénéfices des détaillants varient de 30 à 300 p. 100. Puis, il y a le bénéfice du grossiste et à cela il faut ajouter les profits d'un et quelquefois deux ou trois intermédiaires. Lorsque le produit atteint le consommateur, son prix est deux ou trois fois ce qu'il était quand il est sorti des mains du manufacturier. Pour moi, la cherté de l'existence est causée bien plus par les frais de distribution que par les profits des fabricants.

La meilleure manière pour nos manufacturiers de faire concurrence aux produits de l'étranger, c'est de présenter un article aussi bon ou un peu meilleur que l'article importé. Nos gens aujourd'hui sont disposés à acheter les produits du pays, pourvu qu'ils soient d'aussi bonne qualité. C'est notre devoir d'acheter des articles de fabrication canadienne, de développer notre industrie dans la mesure du possible et je pense que c'est ce que tous les bons patriotes s'efforceront de faire.

Pour terminer, je citerai les paroles d'un personnage bien connu des députés: je veux parler de M. Tom Moore. Je ne partage pas toujours ses idées, mais ceci m'a paru si juste que je le répéterai à la Chambre:

Faites preuve de tolérance pour les opinions des autres, même si elles sont très opposées aux vôtres. Souffrez que chacun se prononce et cherchez les points de contact plutôt que les points de désaccord. Si, au Canada, employeurs et employés suivaient l'esprit et la lettre de ces simples principes, le malaise se dissiperait, l'œuvre de la Confédération serait complète et au lieu de neuf provinces distinctes politiquement alliées, il n'y aurait plus qu'un seul Canada uni, heureux et satisfait au point de vue industriel.

Voilà un bel idéal et si nous pouvions répandre cet esprit dans les différentes régions du Canada et au sein des diverses classes, comme entre employeurs et employés, ce serait, je crois, de bon augure pour l'avenir.

M. BOUCHARD (traduction): Monsieur l'Orateur, en prenant la parole sur ce budget, après tous les discours qu'on y a déjà consacrés, je ne puis m'empêcher de songer à ces paroles significatives de deux députés au parlement français à la première session d'après guerre. L'un d'eux disait:

En ces temps de reconstruction, cessons de parler et mettons-nous à l'ouvrage!...

Et l'autre:

Un coup de bèche vaut mieux qu'un coup de langue...

Ces mots, monsieur l'Orateur, peuvent sembler un paradoxe quand on les applique à cette Chambre, où les discours forment partie essentielle des délibérations. Cependant, l'idée que je désire exprimer, c'est qu'au lieu de nous laisser aller à de vains discours ne se rattachant nullement à la situation actuelle, nous devrions confiner nos efforts à une discussion positive. Ce sera mon but dans les quelques remarques que je vais faire.

C'est un axiome de dire que l'agriculture est, et sera encore longtemps, l'industrie fondamentale du Canada. En conséquence, mon but est de parler tout d'abord au point de vue de ceux qui s'occupent directement de cette importante industrie et ma raison principale pour adopter cette attitude c'est surtout parce que je représente une circonscription qui a été dès l'origine et continue d'être, essentiellement agricole.

En outre, les registres indiquent qu'en 1680 le fondateur de ma famille sur le sol canadien était établi cultivateur à la Rivière-Ouelle, où se trouvent encore les plus belles fermes de la région et, depuis cette date jusqu'à nos jours, il y a eu une ligne ininterrompue de ses descendants qui, à la sueur de leurs fronts, ont pris part au développement de ce comté et des comtés environnants. En réalité, mon père et mon frère cultivent actuellement une ferme défrichée par un de nos ancêtres et située à peu de distance de l'endroit où s'est établi mon premier ancêtre normand. De plus, dès ma plus tendre enfance, un de mes grands plaisirs a été de suivre mon père quand il labourait ses longs sillons de terre odorante et, plus tard, pendant mon adolescence, j'ai dû me mêler à tous les travaux de la ferme.

Poussé par cet amour inné du sol avec lequel j'avais pris contact dès ma plus tendre enfance, j'ai passé plusieurs années à étudier les principes de l'agronomie dans divers pays. On me permettra de dire, pour l'édification de mes honorables amis de race écossaise, que, parmi les plus heureux souvenirs de cette époque de ma vie, je compte ceux de mon séjour sur une ferme près de Kilmarnock, dans ce beau pays d'Ecosse, où j'ai travaillé toute une saison. Est-il nécessaire d'ajouter, néanmoins, que ces heureux souvenirs n'ont rien de commun avec le produit qui rend cette partie de l'Ecosse si universellement populaire. Les dix dernières années que j'ai passées en ma qualité professionnelle travaillant épaule à épaule avec les cultivateurs et ceux de leurs fils qui suivaient les cours de l'école d'agriculture de ma région m'ont fait connaître plus à fond les besoins de nos populations agricoles.

Etant le représentant d'une circonscription agricole, et étant enraciné au sol canadien par mes ancêtres pionniers et dix générations de colons et de cultivateurs, ayant une expérience personnelle

pratique et théorique de la culture, vous comprendrez, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas seulement mon droit, mais mon penchant naturel et mon devoir qui me portent à étudier le budget et les autres projets de loi au point de vue de l'agriculture. Puis-je ajouter que, descendant de ces pionniers qui ont assuré leur existence par le rude labeur du terrien et qui mesuraient leur prospérité moins par l'écart entre les recettes et les dépenses que par la somme des plaisirs que procure la vie de foyer et par la satisfaction qui suit l'accomplissement d'une tâche pénible, je ne puis approuver ou partager ce pessimisme caractérisant les discours de mes collègues d'un certain groupe dans cette Chambre. N'oublions pas que le pessimisme est la pire des pestes; et n'eût été l'optimisme inlassable, l'espoir vivace, le courage indomptable de ceux qui ont fait le pays dans des circonstances plus défavorables que celles où nous vivons, le Canada n'aurait jamais atteint son état actuel de prospérité. A cause de ma sympathie pour les cultivateurs, je serais le dernier, monsieur l'Orateur, à invoquer les épreuves du passé pour obtenir de la classe agricole de nouveaux sacrifices. Comme facteur vital dans notre industrie fondamentale, le cultivateur a droit à tous les égards possibles de la part du Gouvernement. D'un autre côté tenant compte de la situation actuelle, je ne voudrais jamais être en faveur d'un projet utopique sans base pratique et propre à désabuser dans la suite en engendrant de faux espoirs dans le cœur des gens trop crédules. Personne ne saura nier que le Canada, comme plusieurs autres pays, traverse actuellement une crise due en partie à la déflation qui a suivi la guerre et aussi en partie à la prodigalité, aux abus et au manque de prévoyance du gouvernement précédent. Si les hommes d'Etat de cette période avaient eu assez de prévoyance pour trouver le moyen de payer, en partie, nos dépenses de guerre en taxant davantage les bénéfices industriels et commerciaux durant la guerre, beaucoup de nos maux se seraient automatiquement guéris, et le gouvernement actuel n'aurait pas hérité d'un si lourd fardeau et d'une tâche aussi rude!

Quelle que soit la cause des difficultés actuelles de notre existence nationale ou de cette situation anormale, nous devons nous souvenir, au cours de toute discussion en vue d'une amélioration, que toutes les classes doivent prendre leur part des sacrifices qui s'imposent inévitablement pendant cette période de reconstruction. Je ne crois pas qu'il existe de panacée universelle, pas même sous forme de politique douanière, susceptible de guérir instantanément tous nos malaises. N'étant pas de ces charlatans qui prétendent guérir tous les maux avec un seul remède, je traiterai plutôt de certaines dispositions des lois existantes ou en perspective qui ont contribué ou qui contribueraient à améliorer la situation agricole.

Au lieu de considérer par le menu le budget de cette année,—lequel, en tant que l'agriculture est concernée, reste pour ainsi dire ce qu'il était l'année dernière,—je dirai simplement que, à mon sens, il marque un pas nouveau dans la bonne voie, et tend à rendre moins difficile la situation du cultivateur qui a été parfois très dure.

L'abolition de la taxe de vente et le dégrèvement du droit de douane sur les instruments aratoires ont permis aux cultivateurs qui achètent l'une ou l'autre de ces machines, presque chaque année, de faire des économies appréciables.

Il y a cependant quelques aspects de la situation agricole que je désire traiter brièvement. Prenons, par exemple, l'élevage du cheval en Canada. Vous savez tous que le premier cheval amené à Québec en 1647 fut donné en cadeau à M. de Montmagny. L'on continua d'en importer jusqu'en 1660, alors que l'intendant Raudot, constatant que l'élevage du bétail en souffrait, publia une ordonnance défendant d'en faire venir davantage. Vous savez aussi que le premier clydesdale fut importé en 1840, le premier percheron en 1855, le premier suffolk en 1868, le premier shire en 1883 et le premier belge en 1902. L'élevage du cheval s'est tellement perfectionné depuis, que le premier grand prix de l'exposition internationale de Chicago, l'année dernière, a été attribué à un éleveur canadien, et que les clydesdales venant de la Saskatchewan ont mérité tous les grands prix dans la catégorie des étalons.

Durant la guerre, et immédiatement après, ce que l'on recherchait avant tout c'était la rapidité du transport, quelqu'en fût le prix. Il ne s'agissait pas seulement de produire, mais de produire vite, sans égard à la dépense, et de rendre la marchandise à destination le plus promptement possible. La conséquence fut le délaissement du cheval pour le tracteur et le camion automobile. Et cet état de choses continua jusqu'à ce qu'il devint nécessaire de remplacer ces tracteurs, alors que plusieurs cultivateurs commencèrent à trouver que les résultats obtenus, comparés à l'usage du cheval, n'étaient pas proportionnés au capital engagé et aux frais d'entretien.

Ceux qui ont pesé le pour et le contre en sont venus à la conclusion que bien souvent les moteurs animés élevés sur la ferme et alimentés au foin et à l'avoine sont plus économiques que les moteurs à essence. La dimi-

nution plus rapide dans le prix des chevaux que dans le prix des moteurs et des tracteurs a aussi contribué à conduire à cette conclusion. Malheureusement, dans l'intervalle, et avant que l'on se soit bien rendu compte du changement, non seulement l'élevage du cheval était-il négligé, mais l'on nourrissait si peu les poulains que leur développement en souffrait.

Actuellement, d'après les informations qui me parviennent de l'Ouest et le résultat d'une vente à l'enchère de percherons pur sang tenue à Sainte-Anne-de-la-Pocatière où cette race a été implantée il y a quelque dix ans, cet élevage entre dans une nouvelle phase, qui semble pleine de promesses pour l'avenir. L'on me permettra de citer ici un extrait d'un journal de la région pour montrer le succès de l'enchère:

L'encan des chevaux percherons enregistrés, qui a eu lieu mercredi, a obtenu un bon succès. Malgré la pluie et les mauvais chemins, l'assistance était assez nombreuse, et les enchères ont été assez animées et parfois même fortement contestées.

Quatorze bêtes de choix ont été vendues à des prix variant de $350 à $800. Ces chevaux ainsi distribués en diverses parties de la province contribueront beaucoup à améliorer l'élevage du cheval percheron. Un autre résultat pratique de cette vente à l'enchère, c'est de faire connaître à toute la province quel bon centre d'élevage de Percherons il y a à Sainte-Anne-de-la-Pocatière et dans les environs, et d'encourager les éleveurs de ce district à continuer d'élever de bons chevaux pour la reproduction, grâce à l'assurance qu'ils ont de pouvoir vendre leurs sujets à des prix avantageux.

Comme pour toutes les organisations agricoles, ce sont des professeurs de l'école d'Agriculture, M. l'abbé H. Bois et M. Godbout qui ont vu à tous les détails de cette première vente, et nous les félicitons de leur succès.

Dans toutes les provinces, les cultivateurs sont au courant de la situation et ils demandent que le Gouvernement leur aide davantage. Je pris donc l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell), toujours disposé à faire sa part lorsqu'il s'agit du véritable progrès agricole, de porter une attention particulière à ce nouvel aspect de l'élevage du cheval. Je lui signale respectueusement les difficultés que présente l'application de la loi accordant une prime pour les reproducteurs pur sang. La loi peut très bien convenir à l'Ouest, où la plupart des fermes sont grandes et où l'élevage se fait sur une grande échelle, mais dans l'Est son application comporte bien des difficultés. Quelques-unes de ces difficultés sont exposées dans des lettres que j'ai reçues de plusieurs associations d'éleveurs de chevaux et que je remettrai à l'honorable ministre à titre de renseignements. Il discutera sûrement cette question avec les fonctionnaires de son ministère et avec les éleveurs de chevaux dans le but de faire certains changements qui répondront aux besoins de tout le Dominion, et aideront cette industrie importante au bénéfice de tous les cultivateurs. J'ai la conviction qu'il en sera ainsi, du moins, à en juger par le succès obtenu dans une situation similaire concernant une autre division de l'industrie agricole.

Si je passe maintenant à l'élevage des moutons, ce n'est pas à cause de sa grande importance relative, mais plutôt parce que son développement fournit l'exemple le plus frappant des heureux résultats que l'on peut obtenir par une politique départementale saine, et la coopération efficace entre les autorités fédérales et provinciales. Bien que depuis plusieurs années les sociétés agricoles de la province de Québec eussent travaillé à l'amélioration de cette industrie au moyen d'un système de primes, les cultivateurs n'avaient pas profité des occasions offertes, et en conséquence jusqu'à récemment cette division de l'industrie agricole était restée en arrière dans bien des parties de la province. Que fit-on alors pour remédier à cette situation? Les ministères de l'Agriculture fédéral et provincial nommèrent des propagandistes qui, travaillant de concert, réussirent à convaincre les cultivateurs de la valeur du système de primes fédérales. Paris ne s'est pas fait en un jour, et ces conditions ne furent pas entièrement changées en une année. Après quelques années, cependant, on remarquait une grande amélioration et aujourd'hui les moutons qu'élèvent nos cultivateurs des mêmes districts rapportent les meilleurs prix sur les marchés de Boston, de Toronto et de Montréal. Dans un rapport basé sur une investigation conduite par le service des renseignements commerciaux de Montréal, qui a établi une comparaison entre les types et la qualité des agneaux produits dans Québec pour le marché de Montréal au cours des années 1919 et 1924, je trouve ce qui suit:

En 1919, le poids moyen de tous les agneaux mis sur le marché était de 67.3 livres; 38 p. 100 des agneaux furent classés comme bons et 62 p. 100 comme médiocres; en 1924, le poids moyen atteignait 73 livres, 62 p. 100 étaient classés comme bons et 38 p. 100 comme médiocres, juste l'inverse des chiffres pour 1919. Si on évalue l'augmentation du poids moyen des agneaux de bonne qualité d'après la cote des marchés, cette amélioration représente une somme de $250,000.

Ces faits sont également certifiés sous le seing de toutes les maisons à commission et les acheteurs du marché de Montréal, dans le rapport soumis par la division des renseignements commerciaux. L'amélioration dans la qualité des agneaux produits dans la province de Québec a contribué au développement d'un marché à Boston, où les agneaux de cette province sont au premier rang,—la plupart de ces agneaux viennent, je crois, des belles régions de la Beauce—en dépit d'un tarif de $2

par tête. En 1924, plus de 40 wagons d'agneaux ont été expédiés directement des expositions et ventes d'agneaux au marché de Toronto où ils remportèrent le haut prix contre tous les autres agneaux. Les maisons qui obtinrent ces agneaux ont déclaré dans une lettre adressée à l'honorable M. Caron, ministre de l'Agriculture de la province, inscrite dans son rapport pour 1924, qu'il leur ferait plaisir d'obtenir tous les agneaux des expositions et ventes d'agneaux dans Québec en 1925.

Je puis confirmer ces résultats par ce que j'ai vu dans mon propre comté où, l'été dernier, des agneaux ont rapporté un prix moyen de plus de $8 au lieu d'un prix de $3 accordé pour des agneaux médiocres vendus aux acheteurs ordinaires. Bien des mesures ont contribué à assurer ces résultats, d'abord le choix des races les mieux adaptées, l'introduction de béliers de race pure, le soin des jeunes, les bains, etc., la préparation pour le marché, l'organisation d'expositions de moutons, les ventes à l'encan et l'expédition coopérative aux marchés étrangers en wagons complets. Toutes ces mesures demandaient un grand effort de la part de ceux qui en avaient charge, mais le résultat a plus que justifié la sagesse de la politique suivie.

La même amélioration s'est produite dans l'industrie du porc, mais je n'en dirai pas davantage sur ce sujet.

L'industrie lainière est inséparable de l'élevage du mouton; les conditions actuelles rendent cette industrie particulièrement intéressante, car il y a pénurie de laine dans tous les pays, et la tonte de l'an dernier s'est vendue à un haut prix. Il existe un marché immense pour la laine du Canada non seulement aux Etats-Unis mais dans l'Orient. Un organisme qui a déjà beaucoup fait pour l'amélioration de l'industrie c'est la Société coopérative des producteurs de laine. Depuis sept ans qu'elle existe, cette société, avec laquelle les classificateurs du département de l'Agriculture coopèrent, a fait beaucoup pour aider nos cultivateurs à placer avantageusement leur laine sur le marché. On peut en juger par le fait qu'au cours de ces années, cette société a placé plus de 25 millions de livres de laine canadienne. Ces opérations ont été à l'avantage, tant des cultivateurs, qui ont obtenu un prix plus rémunérateur, que des manufacturiers, qui ont acquis un produit de meilleure qualité et plus uniforme. De plus, cette association a poursuivi une campagne dans le but de populariser l'emploi de la laine domestique et d'encourager la vente de vêtements de laine du pays. Me serait-il permis, monsieur l'Orateur, de suggérer, comme moyen d'abaisser le coût de la vie, que nous encouragions tous cette industrie en portant des complets faits de la laine de nos moutons et des chemises faites avec le lin de nos champs? Ces produits sont tout aussi bons que les produits importés. Et puis ils sont canadiens! En outre, cette association est fondée sur le principe fondamental de la véritable coopération agricole, principe qui a été mis en œuvre avec succès dans tous les pays où le mouvement coopératif a fait sentir son action bienfaisante.

J'aimerais à parler un peu d'une autre industrie agricole que le Gouvernement actuel a encouragée d'une façon très efficace, l'aviculture, qui m'intéresse tout particulièrement, à titre de président de l'Association avicole de la province de Québec.

On peut affirmer, sans aucune crainte d'être contredit, que sous certains rapports cette industrie en voie de croissance rapide, place le Canada en avant de tous pays du monde. Par exemple, je puis dire que le Canada est le seul pays au monde qui ait établi un système parfait d'enregistrement des volailles basé sur la ponte, le seul qui ait organisé une série de concours nationaux de ponte, le seul qui possède un système fédéral pour l'enregistrement de la ponte, et le seul dont la loi concernant le classement des œufs soit si efficace.

Jusqu'à ces dernières années, on ne pouvait se procurer d'œufs strictement frais en hiver, et l'on considérait comme des phénomènes les poules pondant 200 œufs par année. Mais aujourd'hui, grâce surtout au travail efficace du département de l'Agriculture, la plupart des cultivateurs peuvent mettre des œufs frais sur le marché en hiver, et les poules donnant 200 œufs par année ne sont plus une rareté. Pour démontrer cette amélioration, me sera-t-il permis de citer quelques chiffres empruntés aux rapports des concours nationaux de ponte? Au concours de 1919-1920, la production moyenne des 1,610 sujets inscrits n'était que de 122 œufs, et de ce nombre, seulement 48, soit 3 p. 100, avaient pondu plus de 200 œufs. Cependant, l'an dernier, la production moyenne de 3,610 sujets inscrits au concours a été portée à 169 œufs, soit une augmentation de plus de 39 p. 100, et le nombre de sujets pondant 200 œufs ou plus était de 1,060, soit une augmentation de 31 p. 100. Au concours tenu l'an dernier dans mon comté, 23 poules avaient pondu au delà de 200 œufs, alors qu'aucune pondeuse n'avait atteint ce chiffre en 1919-1920.

Un exemple frappant de l'augmentation de la production dans les districts ruraux nous a été donné récemment par l'agronome provincial de district pour la région de l'Abitibi, ré-

gion qui, vous le savez, est de colonisation récente. L'an dernier, le nombre d'œufs produits dans cette région a dépassé de 29,000 douzaines, soit une valeur de $13,000, la production de l'année précédente. Cela représente près d'un dollar par habitant. L'agronome de district déclare que cette amélioration est entièrement due au travail accompli par les fermes expérimentales du gouvernement fédéral.

L'un des délégués canadiens au congrès avicole mondial tenu l'an dernier en Espagne m'informe que les poules canadiennes, malgré un voyage de près de 6,000 milles,—quelques-unes venant de la Colombie-Anglaise,—étaient plus vigoureuses que celles d'aucun autre pays et qu'elles attiraient tout particulièrement l'attention de tous les visiteurs. Ce fut une des causes qui firent choisir le Canada pour la tenue du prochain congrès avicole mondial en 1927.

L'enregistrement des volailles, inauguré par le Gouvernement actuel, garantit aux acheteurs de coqs enregistrés une généalogie authentique d'au moins deux générations d'excellentes pondeuses. Il en est résulté un immense débouché à l'étranger; et, comme l'a déclaré un fameux aviculteur des Etats-Unis, les aviculteurs du monde entier ont les yeux fixés sur le Canada pour l'amélioration de la volaille. L'enregistrement de la ponte a augmenté la production d'une façon merveilleuse, et les règlements officiels concernant le classement des œufs assurent au consommateur la qualité pour laquelle il paie, comme ils assurent au cultivateur un prix basé sur la valeur de son produit.

C'est encore là un exemple frappant des mesures pratiques adoptées par le Gouvernement actuel pour améliorer la situation agricole. Maintenant, monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis de parler de l'industrie du sucre d'érable, industrie vraiment canadienne et que l'on trouve surtout dans Ontario et Québec. Je crois que de province de Québec, à elle seule, fournit environ 85 p. 100 de toute la production canadienne de sucre d'érable. Les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse sont aussi intéressées dans cette industrie. D'après les statistiques, plus de 20,000 personnes ont fabriqué du sucre et du sirop d'érable ce printemps. La valeur de la production totale de 1920 a été de 8 millions; elle a été de 5 millions en 1921 et de 5 millions en 1922. D'après nos experts, si cette industrie était exploitée comme elle devrait l'être, sa production pourrait être doublée. Jusqu'à présent, notre succès a été retardé par nombre de produits frauduleux lancés sur le marché au grand désavantage du consommateur et qui ont pour effet de décourager le producteur du sirop ou du sucre d'érable purs. Permettez-moi de citer à ce propos un extrait du *Citizen*, d'Ottawa, numéro du 16 mars 1925:

> Dans plusieurs fermes, néanmoins, l'érablière est une chose du passé. Les nombreux succédanés du sirop d'érable et l'augmentation du coût de production de ce dernier ont réduit sensiblement les revenus provenant de cette source, tandis qu les prix élevés payés pour le bois d'érable de chauffage ont été une tentation trop forte pour y résister et l'on a abattu plusieurs érablières.

L'honorable ministre de la Santé (M. Béland) connaît bien les difficultés que nos fabricants de sucre ont à surmonter. Venant lui-même de la région de la Beauce où l'on produit tant de sucre, il a dû entendre beaucoup de plaintes. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, il fut l'un de ceux qui s'occupèrent le plus activement, il y a environ dix ans, de préparer une loi destinée à protéger le producteur. Le dernier projet de loi fut rédigé en 1920 et mis en vigueur le 1er juillet de la même année, mais il laisse encore la porte ouverte à la fraude. Les producteurs et fabricants des produits purs de l'érable, voyant que notre marché étranger était en grand danger à cause des nombreuses falsifications, tentèrent d'obtenir une amélioration de cet état de choses. L'honorable J.-E. Caron, ministre de l'Agriculture de la province de Québec, qui s'intéresse toujours vivement à tout ce qui touche à l'agriculture, demanda à un fonctionnaire de son département, M. Vaillancourt, de se joindre à une députation se rendant à Ottawa pour discuter ces questions avec l'honorable ministre de la Santé. Cette députation, que j'eus l'honneur de présenter à l'honorable ministre de la Santé, comprenait cinq des principaux intéressés dans l'industrie du sucre d'érable et mes collègues parlementaires des régions où l'on pratique cette industrie. L'honorable ministre et ses employés examinèrent et discutèrent à fond notre requête, et on nous promit quelque amélioration. Puis-je demander à l'honorable ministre, que j'aperçois à son siège, si l'on proposera des modifications à la loi actuelle afin d'obliger le fabricant de sucre à mettre sur son produit une étiquette attestant sa pureté et indiquant le lieu d'origine?

L'hon. M BELAND: Mon honorable ami désire-t-il une réponse immédiate?

M. BOUCHARD: Si c'est possible.

L'hon. M. BELAND: Je ne voulais pas interrompre le discours fort intéressant, instructif, élégant et si bien documenté de mon honorable ami; mais je suis tout disposé à lui donner une réponse.

Je puis l'assurer, en présence de cette Chambre, que le Gouvernement partage absolument son avis et que l'on devrait prendre de nouvelles mesures pour protéger l'industrie du sucre d'érable contre les falsifications. Il n'y a pas de doute que l'on ne doive adopter de nouveaux règlements pour empêcher les fabricants peu scrupuleux de ruiner ce commerce considérable et, puisque mon honorable ami m'a posé cette question, je puis dire que nous avons l'intention de prendre bientôt des mesures tendant à rendre obligatoires les étiquettes sur tout sucre d'érable, de sorte que, en cas de falsification, il sera facile de retracer les coupables. Je me rends compte, comme l'a dit mon honorable ami, qu'il est de la plus haute importance de protéger le producteur honnête contre les méthodes condamnables dont on a fait usage, surtout en ces deux ou trois dernières années.

M. BOUCHARD: Monsieur l'Orateur, je pense que tous les fabricants de sucre seront enchantés de lire la déclaration importante que vient de faire l'honorable ministre de la Santé.

Puis-je parler brièvement d'une autre question fort importante? C'est un fait reconnu aujourd'hui qu'il est presque impossible, dans les circonstances ordinaires, et en particulier sur une terre appauvrie par plusieurs récoltes successives, d'obtenir un rendement satisfaisant sans avoir recours aux engrais complémentaires. Je suis prêt à admettre que l'engrais traditionnel, le fumier de ferme, n'a pas d'égal, mais, bien souvent, on ne peut se le procurer en quantités suffisantes; en conséquence, les fertilisants du commerce commencent à jouer un rôle important dans la pratique agricole au Canada, comme ils l'ont déjà fait dans les pays plus avancés de l'Europe.

Quel était l'état de la question quand le Gouvernement actuel prit les rênes du pouvoir? Une multitude d'agents couvraient la campagne d'engrais chimiques, qui n'offraient pas aux cultivateurs de garanties suffisantes quant à la qualité ou au prix. Comme résultat, à la suite d'essais trop souvent infructueux, les fermiers perdirent confiance dans ce mode de fertilisation du sol. Permettez-moi de dire brièvement ce qui a été fait par la suite pour remédier à cet état de choses.

Au cours de la session de 1922, le Gouvernement chargea le ministre de l'Agriculture de l'exécution de la loi des engrais chimiques dont l'application jusque-là avait été du ressort du ministère de la Santé. J'eus l'avantage, durant la première semaine de mon séjour dans cette Chambre, en mai 1922, d'aider à la préparation d'une nouvelle loi sur le sujet, destinée à assurer une protection plus efficace à la classe agricole. Si j'en juge par les renseignements reçus de temps à autre, je crois pouvoir affirmer que pendant les trois ans qui se sont écoulés depuis, cette nouvelle loi a été d'un avantage immense pour nos cultivateurs. Les meilleures autorités agricoles de ce continent se plaisent à reconnaître que cette loi est un modèle du genre.

Une autre réforme qui fut encore très appréciée par les cultivateurs, ce fut le rappel de l'impôt sur les ventes et plus tard la suppression des droits d'entrée sur ces engrais commerciaux. Pour venir encore plus efficacement en aide aux agriculteurs éloignés des centres de commerce et qui ne peuvent pas se renseigner exactement sur les prix courants, le département a inauguré, en 1923, la publication de *La revue du marché*, qui donne la cote des prix courants des graines de semence, des moulées, et des engrais, en même temps qu'un résumé des prix du marché local. On peut se procurer cette revue à très bas prix. Le cultivateur qui n'est pas un abonné peut toujours, quand même, se renseigner auprès de l'association agricole de l'endroit.

Grâce à cette bonne loi et à l'esprit de coopération dont les cultivateurs ont fait preuve à cet égard il est possible aujourd'hui d'obtenir un produit de qualité à un coût raisonnable et juste. Prenons par exemple la scorie basique de Belgique contenant un minimum de 16 p. 100 d'acide phosphorique assimilable et qui, d'après les derniers rapports du marché, peut être achetée à $18 la tonne, soit à peu près la moitié du prix d'il y a dix ans.

Les agriculteurs canadiens se réjouissent particulièrement de ce que les étiquettes d'inspection pour les engrais vendus dans la province de Québec sont rédigées dans les deux langues, ce qui permet aux cultivateurs de langue française de lire l'analyse dans leur langue propre.

Il est un autre aspect de la question agricole qui est très important et qu'il ne faut, à aucun prix, perdre de vue. Je veux parler des travaux de recherches et d'expérimentation qui s'y rapportent. Pour certaines gens, ces mots: enquête, recherche, expérimentations sont des vrais épouvantails. Il faut bien reconnaître, tout de même, que l'agriculture moderne est un art, une science, une industrie. Dès lors, il est nécessaire que son exercice s'appuie sur des principes qui ne peuvent être établis qu'à la suite de travaux de recherches et d'expérimentation. On ne s'étonne pas de constater que les dépenses nécessitées pour ces travaux soient mal vues et critiquées par ceux qui ne sont pas en mesure d'en apprécier l'importance. L'attitude manifestée dans cette Chambre, surtout par

les représentants de régions appelées à bénéficiers directement ou indirectement de ses travaux, me frappe d'étonnement. Alors si l'agriculture est une science essentiellement expérimentale et nul ne saurait le nier, elle exige des hommes ayant une préparation scientifique et de plus, tout le matériel nécessaire pour faire les essais destinés à établir les bases de cette science. A la vérité c'est dans les pays qui ont le plus dépensé pour ces travaux, que l'agriculture est le plus prospère. On peut citer comme un exemple frappant, entre mille, les recherches qui ont amené la découverte de la scorie basique, qu'on peut appeler aujourd'hui le pain du sol non seulement en Europe, mais dans le monde entier Avant qu'on s'en serve comme engrais, ce n'était qu'un produit secondaire de l'industrie sidérurgique, sans aucune valeur marchande. On fait souvent l'objection que, vu le besoin d'économie dans les temps difficiles que nous traversons, on devrait limiter ces travaux de recherches. Bien au contraire c'est précisément alors qu'il faudrait les multiplier de manière à découvrir les méthodes les plus efficaces pour accroître la production et en diminuer le coût Le travail de recherche qu'on prétend être un facteur fondamental de l'industrie manufacturière est aussi insdispensable au succès de l'agriculture. Ce principe s'applique justement à l'agriculture, par le fait que les cultivateurs, au lieu d'être groupés avec de grands capitaux à leur disposition, pour faire leurs propres expériences, sont dispersés dans tout le pays et sans moyens suffisants d'action.

Notre système de fermes expérimentales fait l'admiration des agronomes du monde entier, non pas seulement en raison de son étendue, mais par la possibilité qu'il offre d'uniformiser et de coordonner le travail.

Souvent, on prétend que ces fermes expérimentales ne peuvent suffire à leur propre entretien et qu'elles ne sont d'aucun rapport. Il est vrai qu'elles ne rapportent pas de bénéfices immédiats et qu'elles n'en rapporteront jamais tant qu'elles rempliront le rôle qui leur est attribué. Le travail d'expérimentation est de sa nature, trop dispendieux pour acquitter ses frais d'entretien. Qui pourrait calculer, pour ne prendre qu'un exemple entre mille, les billions de dollars dont l'Ouest canadien s'est enrichi par suite de la découverte du blé marquis? Cette découverte est le résultat d'années de patientes recherches scientifiques et de longues expériences. Présentement un travail semblable nous laisse espérer que dans un avenir prochain, on pourra cultiver d'autres variétés comme le blé Garnet, ou autres, d'une plus grande valeur économique

Si j'en avais le temps, je pourrais donner des exemples concluants pour toutes les grandes spécialités agricoles, telles que l'industrie animale, l'horticulture, la grande culture, l'apiculture, l'aviculture et la culture du tabac.

Je sais, par expérience personnelle, que les agriculteurs de ma région sont fort reconnaissants à leur ancien député, dont le souvenir est resté vivave parmi eux, l'honorable ministre actuel de la Justice, et n'oublieront jamais la part qu'il a prise dans l'établissement de la ferme expérimentale de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, qui a contribué fort efficacement à la solution de plusieurs de nos problèmes ardus et à aider l'agriculture en général dans la région du bas de Québec. Pour ces motifs, j'ai confiance que l'honorable ministre de l'Agriculture, malgré la nécessité réelle d'économiser, reconnaîtra que réduire ce service serait de l'économie mal entendue et fort contraire à l'intérêt des cultivateurs.

Nous entendons souvent l'assertion que de l'autre côté de la frontière, les agriculteurs sont plus prospères qu'ici. Je n'ai pas la moindre intention de contester la prospérité des Etats-Unis, mais j'affirme avec assurance que très peu d'agriculteurs de l'Est canadien, s'il en est, ont franchi la frontière pour s'établir sur des terres. De plus, à juger par les rapports, la situation est loin d'être rose là-bas. Je tiens à la main une dépêche de Chicago, en date de l'an dernier, qui l'indique.

J'ai voulu simplement, monsieur l'Orateur, faire un bref exposé des principales œuvres du Gouvernement, relativement à l'agriculture, mais les exemples que j'ai cités démontrent clairement que le Gouvernement actuel a la prospérité des agriculteurs bien à cœur. Selon moi, la solution du problème agricole réside dans une grande mesure dans l'accroissement du rendement de la terre actuellement en culture et en même temps dans la diminution des frais de production. Le Gouvernement a déjà pris des mesures dans ce sens, en réduisant les droits et en abrogeant la taxe des ventes sur les instruments aratoires, etc., et en répandant des renseignements sur les méthodes de culture modernes et plus efficaces qu'enseigne l'expérience.

Nous nous efforcerons encore davantage d'améliorer la qualité de nos produits. On répète trop souvent que le marché s'encombre sans que l'on tienne compte de la qualité de l'excédent. Suivant le vieux dicton, "il y a toujours de la place au sommet"; si on l'applique au cas présent, cela signifie que le produit de haute qualité trouve toujours un bon débouché. Sous ce rapport, les divers services de classification contribuent merveilleusement à l'amélioration de la qualité, d'où résultent de meilleurs prix pour le producteur.

Comme je l'ai déjà indiqué, les coopératives de vente aideront aussi beaucoup à améliorer la situation actuelle et constitueront un

avantage marqué pour le producteur comme pour le consommateur. Pour obtenir les meilleurs résultats possibles, le cultivateur, à l'instar des autres commerçants, doit vendre ses produits à l'époque la plus favorable et de la manière la plus efficace. A cet égard, il reçoit un secours fort substantiel des services de renseignements commerciaux du département du Commerce, comme de ceux de la division de l'industrie animale, de la division des Semences, et aussi de l'Institut international de l'Agriculture.

Vu que le Gouvernement attache tant d'importance à la question des frais de transport, je crois sincèrement que les intérêts des agriculteurs recevront la plus grande protection possible sur ce point.

Je ne saurais trop insister sur le fait que l'agriculture est le fondement de la richesse nationale, que depuis quelques années le blé de l'Ouest canadien, dont les épis d'or ondulants font la gloire de vingt-cinq millions d'acres de notre terre fertile, a été le grand facteur qui, dans la balance du commerce international, a maintenu la stabilité de notre dollar canadien et l'a mis au pair avec la meilleure monnaie du monde, et que la classe agricole est le rempart de la famille aussi bien que la meilleure gardienne de la santé de la nation. Conséquemment, au nom de la solidarité économique, les hommes de profession libérale, les ouvriers de nos fabriques, les journaliers et les hommes d'affaires devront inévitablement comprendre la nécessité d'une politique fort avantageuse aux agriculteurs; et toutes les mesures de nature à accroître les revenus des agriculteurs ont droit à leur appui.

On a insinué que la politique de ce Gouvernement causera la mort de plusieurs industries. Nonobstant ces déclarations fallacieuses et absurdes d'une opposition inspirée plutôt par des rancœurs de parti que par le souci sincère de la prospérité nationale, ce Gouvernement ne laissera jamais s'éteindre les feux de nos fabriques. Au contraire, ces feux se sont avivés et crépitent comme en font foi les déclarations suivantes. Je cite un extrait du *Devoir*, en date du 11 avril 1925:

Les affaires. . . sans lunettes bleues

De la page financière de la Gazette, hier:—Improvement in wholesale trade—Considerable activity in the retail trade—Collections slowly improving—. Dans une autre colonne: Trade conditions show betterment—Halifax: Wholesale trade continues satisfactory. Retailers generally report slight improvement.—St. John: Both wholesale and retail trade up to expectation. Collections satisfactory.— Montréal: (Tous les genres de commerce vont assez bien). Collections generally fair—Winnipeg: Splendid weather has stimulated retail sales in all lines of seasonable goods. . . Wholesale business steady. Collections fair.—Calgary: Business generally is showing a slight improvement. Collections fair.—Vancouver: No material change in wholesale and retail trade generally, but prospects brighter for the future.

[M. Bouchard.]

Ce n'est pas dans le ton des jérémiades de M. Meighen, de ses "orateurs" et de ses organes. Mais il y a des chances pour que cela soit plus vrai. En tout cas, c'est à retenir pour le jour où le parti des "affaires" criera famine et réclamera plus de "protection".

Ce gouvernement n'a pas l'intention, par la mise en vigueur d'un tarif ruineux (pour les industries fondamentales), d'empêcher de se lever dans l'aurore rose, ces colonnes de fumée bleu pâle qui montent du hameau du colon, où qui s'échappent du toit de chaume du paysan éloigné ou de la cabane du pêcheur ou du bûcheron. Ces colonnes de fumée ont leur signification et elles vont continuer de s'élever au firmament comme un encens à la gloire et au génie de nos hommes d'Etat et comme un présage de la prospérité qui va assurer à ce Canada un des premiers rangs parmi les nations du globe.

Le navire de l'Etat piloté par la main habile de l'honorable premier ministre, secondé des énergies et des efforts de tous les groupes de la nation, traversera avec succès la tempête et sortira triomphant de ces eaux agitées où l'impéritie de l'ancien gouvernement l'avait précipité. L'administration du pays, atteinte d'un mal chronique, qui n'aurait pu être guéri sous les soins de nos prédécesseurs, est disparue grâce à l'intervention salutaire du scalpel de l'opinion publique outragée. Le Dominion est maintenant en convalescence: l'air pur, et non des propos en l'air, les bons soins, une aide sympathique et le concours de toute la population assureront son rétablissement complet. Toutefois, c'est au peuple lui-même qu'il appartient de voir à ce qu'il ne se produise pas de rechute, ou pour me servir d'une citation de la Bible—le dernier état sera pire que le premier.

Allons de l'avant avec le courage indomptable qui animait nos ancêtres pionniers. Inspirons-nous des éloquentes paroles d'une des plus grandes figures de notre vie nationale, Son Excellence le Gouverneur général, qui disait dans un discours récent:

N'est-ce pas qu'il survient des moments où nous sommes en mesure de constater sur-le-champ, certaines choses qui exigent un concours d'ordre pratique, de la détermination, et dont la réalisation et le développement s'imposent si nous tenons à faire de ce Dominion ce que nous espérons qu'il soit?

N'est-ce pas qu'il survient des moments, où il nous faut lutter contre l'apathie, le pessimisme, le matérialisme et le scepticisme? C'est alors le temps de se lancer à l'attaque, à la poursuite et de se rallier. Qu'on s'attaque à tout ce qui est de nature à retarder l'expansion de notre pays, qu'on s'attaque au pessimisme, et au matérialisme, qu'on poursuive jusqu'à la fin le but à atteindre, puis qu'on se rallie de nouveau. Oui, ralliez-vous Français et Anglais; ralliez-vous, Est et Ouest; ralliez-vous, hommes et femmes de ces historiques Provinces maritimes, ralliez-vous au seul idéal national d'abord, et soyez de nouveau prêts. Alors pourrez-vous dire en paraphrasant les paroles de William Pitt mourant: "Durant la guerre le Canada s'est

aidé par son énergie, il doit maintenant aider le monde par son exemple."

(Sur proposition de M. Archambault, la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

La séance est levée à minuit et quinze minutes samedi matin.

Lundi, 20 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX SERVICES ADMINISTRATIFS

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 43) tendant à modifier la loi pour autoriser des remaniements et des transferts de services administratifs.

—Le projet ne modifie en rien les dispositions actuelles de la loi. Les commissaires nous ont suggéré ces changements à l'occasion de la revision des Statuts, afin de rendre la loi plus claire. Le projet autorise le Gouvernement à opérer le rattachement d'un service à un autre département et à transférer en même temps la responsabilité du personnel du service rattaché.

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

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

DETTES DU RESEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. Qu'a-t-on ajouté à la dette permanente et à la dette courante du réseau national canadien et de ses compagnies filiales, sans comprendre les obligations des lignes des Etats-Unis et des services exploités séparément, dans chacune des années civiles 1921, 1922 et 1923?

2. Quelle somme totale était requise pour l'intérêt sur la dette permanente et à la dette courante du réseau national et de ses compagnies filiales, sans comprendre les obligations des lignes des Etats-Unis et des services séparément exploités, dans chacune des années civiles 1921, 1922 et 1923?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. 1921—
Dette obligataire.. .. .. $ 10,549,767 98
Dette à l'Etat, intérêts compris.. .. 122,642,486 83
$133,192,254 81

1922—
Dette obligataire (diminution).. .. .. $ 26,032,305 07
Dette à l'Etat, y compris l'intérêt.. .. 85,654,123 70
$ 59,621,818 63

1923—
Dette obligataire.. .. .. $ 18,855,412 04
Dette à l'Etat, y compris l'intérêt.. .. 97,437,273 96
$116,292,686 96

2. Exercice 1921—
Intérêt dû au public.. .. .. $33,530,140 26
Intérêt dû à l'Etat.. .. .. 20,966,781 99
$54,496,922 25
L'intérêt sur la dette non consolidée était de.. .. .. 878,224 30
Exercice 1922—
Intérêt dû au public.. .. .. $33,723,850 40
Intérêt dû à l'Etat.. .. .. 24,912,875 88
58,636,726 28
L'intérêt sur la dette non consolidée était de.. .. .. 111,063 61
Exercice 1923—
Intérêt dû au public.. .. $34,126,065 80
Intérêt dû à l'Etat.. .. .. 30,157,943 67
64,284,009 47
L'intérêt sur la dette non consolidée était de.. .. .. 126,725 98

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. Qu'a-t-on ajouté à la dette capitalisée et non capitalisée du National-Canadien et de ses compagnies affiliées dans chacune des années civiles 1921, 1922 et 1923?

2. Quelle somme totale était requise pour l'intérêt sur la dette capitalisée et non capitalisée du National-Canadien et de ses compagnies affiliées, dans chacune des années civiles 1921, 1922 et 1923?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. 1921—
Dette obligataire.. .. .. $ 10,278,767 98
Dette à l'Etat, y compris l'intérêt.. 122,642,486 83
$132,921,254 81

1922—
Dette obligataire (diminution).. .. $ 26,326,305 07
Dette à l'Etat, y compris l'intérêt.. .. 85,654,123 70
$ 59,327,818 63

1923—
Dette obligataire.. .. .. $ 18,595,912 04
Dette à l'Etat, y compris l'intérêt.. .. 97,437,273 96
$116,033,186 00

2. Exercice 1921—
Intérêt dû au public $34,476,014 02
Intérêt dû à l'Etat.. .. .. 20,966,781 99
$56,442,796 01
L'intérêt sur la dette non consolidée était de.. .. .. 1,106,176 56
Exercice 1922—
Intérêt dû au public.. .. $34,652,324 38
Intérêt dû à l'Etat.. .. .. 24,912,875 88
59,565,200 26
L'intérêt sur la dette non consolidée était de.. .. .. 235,917 33
Exercice 1923—
Intérêt dû au public.. .. $35,041,380 28
Intérêt dû à l'Etat.. .. .. 30,157,943 67
65,199,323 95
L'intérêt sur la dette non consolidée était de.. .. .. 239,536 07

LA RESERVE INDIENNE DE SADDLE-LAKE

M. KELLNER demande:

1. La couronne a-t-elle repris une partie de la réserve indienne de Saddle Lake?
2. Dans ce cas combien de temps est-elle restée en possession de la Couronne?
3. Le titre de ces terres est-il acquis à la commission d'établissement des soldats?
4. Dans ce cas par quelle autorité ont-elles été reprises aux indiens?
5. Par quelle autorité a-t-on transféré ces terres à la commission d'établissement des soldats?
6. Quelle considération a-t-on payée aux Indiens?
7. Combien a-t-on vendu à la commission d'établissement des soldats?

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur) :

1. Oui. Environ 18,000 acres ont été cédés dernièrement par la tribu.
2. L'abandon n'a pas encore été approuvé par décret du conseil.
3. Le transfert n'est pas encore complété.
4. En vertu des pouvoirs statutaires contenus dans la loi des Indiens.
5. La cession de ces terres a été consentie par les Indiens afin que cette partie de la réserve puisse être vendue à la commission fédérale de l'établissement des soldats.
6. Les Indiens ont touché une somme de $100 par tête. Le reliquait sera placé au crédit des fonds destinés à la tribu.
7. $10 par acre en espèces.

LE MATERIEL ROULANT DU NATIONAL-CANADIEN

M. MacLAREN demande.

Combien de wagons en acier à voyageurs a-t-on ajouté à l'outillage du National-Canadien dans les exercice clos le 31 mars 1923, 1924 et 1925?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): 1923, aucun; 1924, 154; 1925, 65. Total, 219.

LE CARILLON DE LA TOUR DE L'EDIFICE DU PARLEMENT

M. WILSON demande:

1. Combien de soumissions le département des Travaux publics a-t-il reçues pour l'installation d'un carillon dans la tour du Parlement?
2. Quels sont les noms des compagnies qui ont soumissionné et la somme de chaque soumission reçue?
3. Le contrat a-t-il été adjugé?
4. Dans l'affirmative, à quelle compagnie et à quel prix?
5. Le Gouvernement déposera-t-il copie de chaque soumission afférant à ce contrat du carillon?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. Quatre.
2.

	Gillett et Johnston		
	Projet N° 1	Projet N° 2	Projet N° 3
	53 cloches	52 cloches	53 cloches
Carillon..	$40,500 00	$39,500 00	$44,650 00
Horloge n° 1 (conformément aux plans et devis)..	19,281 20	19,281 20	19,281 20
Carillonneur mécanique..	6,300 00	6,300 00	6,300 00
	$66,081 20	$65,081 20	$70,231 20
Carillon..	$40,500 00	$39,500 00	$44,650 00
Horloge (alternative). ..	21,192 80	21,192 80	21,192 80
Carillonneur mécanique..	6,300 00	6,300 00	6,300 00
	$67,992 80	$66,992 80	$72,142 80

John Taylor et Cie

Carillon..	$42,300 00	$40,000 00	$45,000 00
Horloge..	19,200 00	19,200 00	19,200 00
Carillonneur mécanique..	6,000 00	6,000 00	6,000 00
	$67,500 00	$65,200 00	$70,200 00

Wm Ashall

Carillon (cloches Taylor)	$44,400 00	$42,000 00	$47,200 00
Horloge (cloches Taylor)	21,922 00	21,922 00	21,922 00
Carillonneur mécanique..	6,300 00	6,300 00	6,300 00
	$72,622 00	$70,222 00	$75,422 00
Carillon (cloches Mears et Stainbank) / Horloge (cloches Mears et Stainbank)	$62,900 00	$58,200 00	$64,400 00
Carillonneur mécanique..	6,300 00	6,300 00	6,300 00
	$69,200 00	$64,500 00	$70,700 00

Mears et Stainbank

Carillon..	$60,550 39	$56,756 71	$62,164 62
Horloge, pas de soumission.			
Carillonneur mécanique, pas de soumission.			

3. Oui.
4. (a) Gillett & Johnston; (b) $63,930 (Projet n° 3, sans joueur automatique).
5. Oui.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

M. SPENCER demande:

Pour faire suite à la question n° 21, à laquelle on a répondu le 8 avril 1925.

1. Pour quels chemins de fer a-t-on dépensé les $8,084?
2. Pourquoi a-t-on continué la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson pendant la guerre?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, je pense qu'il vaut mieux que cette question soit rayée. C'est une nouvelle question inscrite au Feuilleton, et il est certain que l'honorable député cherche à obtenir des renseignements au sujet du parcours, mais il a indiqué les chiffres en dollars. Il se rend compte de la situation, je crois. Je propose que la question soit réservée jusqu'à ce qu'elle soit modifiée par l'honorable député ou qu'il la remplace par une autre.

M. SPENCER: Monsieur l'Orateur, je suis en correspondance avec le département à ce sujet et je vais abandonner la question pour le moment.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La question est rayée.

RAPPORT DU MARCHE AUX BESTIAUX

M. MERCIER demande:

1. Le rapport du marché aux bestiaux, que la division d'élevage du département de l'Agriculture publie chaque semaine, est-il publié en anglais seulement?
2. Ne compte-t-on pas que ce rapport doit atteindre les lecteurs et publications de langue anglaise et de langue française aussi bien?
3. Ne devrait-il pas être publié dans les deux langues?
4. Le ministère de l'Agriculture doit-il entreprendre de faire publier ce rapport en anglais et en français?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, je désire répondre dans l'affirmative à ces quatre questions.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

HOUILLERES DE DRUMHELLER, ROSEDALE ET WAYNE

Par M. GARLAND (Bow-River):

1. Combien de baux houillers a-t-on accordés dans les terrains de Drumheller, Rosedale et Wayne?
2. Quelle était la superficie totale de chaque bail originel?
4. Combien de ces baux ont été subséquemment sous-loués?
5. Quelle était la superficie de chaque section sous-louée?
6. Qui en est actuellement locataire?
7. Quels étaient les arrérages de loyer ou redevances lorsque les baux originels ont été abandonnés ou lorsque les terrains ont été sous-loués?
8. Combien des baux abandonnés ont été loués de nouveaux?

DEPOT DE DOCUMENTS ACCORDE SANS DEBAT

ANCIEN BUREAU DE POSTE DE VANCOUVER

Par M. BLACK (Yukon):

Copie des correspondances et communications échangées entre le Gouvernement, un ministre ou fonctionnaire du Gouvernement et des particuliers au cours des trois dernières années, au sujet de la disposition de la propriété fédérale située à l'angle sud-ouest des rues Granville et Pender, à Vancouver, et qu'on appelait l'ancien bureau de poste.

LE NIPISSING-CENTRAL

Par M. ARTHURS (au nom de M. McQuarrie):

Copie de la correspondance et des autres papiers que les officiers exécutifs du National-Canadien ont échangés avec la commission du chemin de fer du Témiscamingue et de l'Ontario-Nord ou un de ses fonctionnaires, le gouvernement du Canada ou l'un de ses ministres ou fonctionnaires, ou qui ont été échangés par les intéressés susdits avec le gouvernement de la province de Québec ou l'un de ses ministres ou fonctionnaires, au sujet du prolongement projeté de la ligne subsidiaire (Nipissing-Central) du Témiscamingue et Nord-Ontario jusqu'à la région de Rouyn.

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, j'ignore si l'honorable député est à son siège ou non. Cette motion concerne, d'après les journaux, la correspondance actuelle entre les gouvernements de l'Ontario et de Québec. Il va sans dire que nous perdrions notre temps à adopter une résolution priant le Gouvernement de produire en Chambre la correspondance échangée entre ces deux gouvernements provinciaux. Il a pu y avoir quelques communications d'échangées entre les chemins de fer Nationaux et l'un ou l'autre, voire entre ces deux gouvernements, je n'en suis pas sûr; mais alors même que cela serait, trouverait-on délicat de publier cette correspondance en ce moment, vu les opinions opposées des deux gouvernements intéressés? Si l'honorable député veut bien réserver sa motion j'étudierai la question et je verrai ce qu'elle comporte au juste.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, je crois que l'honorable ministre a mal saisi la portée de la résolution. Je viens de la parcourir pendant qu'il parlait et je ne trouve pas qu'elle exige la production de la correspondance échangée entre les deux gouvernements. Il est évident que si, de fait, elle demande pareille production, on ne saurait y accéder.

L'hon. M. GRAHAM: Que mon très honorable ami me permette de lui lire ce passage:

...ou l'un de ses ministres, et qui ont été échangés par les intéressés susdits avec le gouvernement de la province de Québec...

A mon sens "susdits" comprend tous les intéressés énumérés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le gouvernement de la province d'Ontario n'est pas compris.

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, non.

L'ORATEUR SUPPLEANT: En l'absence du motionnaire la question est réservée.

(La motion est réservée.)

LA CANALISATION DU SAINT-LAURENT

M. ARCHAMBAULT demande:

Copie de la correspondance de toute nature échangée entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, ou entre des fonctionnaires de ces gouvernements, relevant soit du département ou de commissions, de 1er juin 1924 au jour présent, au sujet du projet de canalisation du Saint-Laurent; ou de la dérivation des eaux du lac Michigan pour le canal de Chicago et la dérivation des eaux des chutes Niagara.

L'hon. M. GRAHAM: Monsieur l'Orateur, il serait préférable, je crois, de retirer la présente motion. A défaut de cela, je demande que la motion soit réservée, puisque toute la correspondance échangée entre les gouvernements des Etats-Unis et le Canada fut déposée sur le bureau de la Chambre, voilà déjà quelque temps. Ladite correspondance intéressait la canalisation du Saint-Laurent et la dérivation des eaux à Chicago. Le reste de

cette correspondance ne pourra être publié que du consentement des deux gouvernements; nous comptons en faire part à la Chambre d'ici à quelques jours, du consentement du gouvernement américain.

M. ARCHAMBAULT: Que la motion soit réservée momentanément.

L'ORATEUR SUPPLEANT: La motion est réservée.

LE REGIME DES TROUPEAUX CERTIFIES

M. STANSELL: Monsieur l'Orateur, je voudrais attirer l'attention du ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) sur une plainte qui m'est parvenue de la part d'un éleveur d'animaux de pure race dont le troupeau est sous le régime des troupeaux certifiés. Voici en quelques mots quelle est cette plainte: Un agent du département a signifié à cet éleveur qu'à l'avenir les autorités n'accorderont pas de certificat à un troupeau dont l'animal reproducteur n'est pas âge de deux ans ou plus, et qu'exception ne sera pas faite des troupeaux déjà dûment certifiés. Si cet agent disait vrai je voudrais connaître la raison de pareil décret.

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, cette plainte n'était pas venue à mon attention. Je me ferai un plaisir de m'intéresser à cette question et de répondre plus tard à l'honorable représentant.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. ARCHAMBAULT (traduction): Monsieur l'Orateur, me sera-t-il permis, avant de parler du budget même, de faire une observation au sujet de la loi relative à l'impôt de guerre sur le revenu? J'attire l'attention des honorables collègues sur l'article 20 qui donne aux créances de l'Etat la priorité sur toutes autres créances. Le dernier alinéa de l'article 20 de la loi de 1915 et de ses modifications porte que les créances de l'Etat constituent la première charge sur les biens de la personne, maison ou société et a la priorité de recouvrement sur toutes les autres créances de quelque genre qu'elles soient, passées ou futures, à la seule exception des frais, honoraires et dépenses judiciaires du syndic provisoire ou de tout autre fonctionnaire public chargé de l'administration et de la répartition de ces biens.

A mon avis, monsieur l'Orateur, cette loi est absolument injuste envers ceux qui prêtent de bonne foi sur garantie. La difficulté de la loi actuelle, au point de vue pratique, est que le créancier n'a aucun moyen de s'assurer si la personne à qui il prête doit de l'argent à l'Etat. L'immeuble hypothéqué peut figurer dans l'actif du débiteur de l'Etat et lorsqu'il s'agit de le faire vendre par le shérif, la créance de l'Etat devient privilégiée. Laissez-moi vous citer un exemple: Si un individu prête $3,000 en première hypothèque sur une propriété évaluée à $4,000 et qu'on s'assure auparavant que l'emprunteur ne doit rien à l'Etat, personne ne peut empêcher cet emprunteur de vendre sa propriété à un tiers qui, lui, sera endetté envers l'Etat. Plus tard la propriété est vendue. L'Etat est créancier privilégié et percevra disons les $3,000 qui lui seront dus avant que le prêteur de bonne foi puisse recouvrer son argent. Je prétends, monsieur l'Orateur, que cette disposition devrait être abrogée, ou bien qu'on décrète que la créance de l'Etat ne portera pas préjudice aux droits des créanciers qui ont fait enregistrer leur créance avant que la propriété entre dans l'actif du débiteur. Cela permettrait au créancier de se protéger. J'ajouterai que cette priorité de l'Etat n'existe pas en Angleterre. Là-bas le créancier qui prête son argent sur hypothèque est le premier remboursé, si la propriété est vendue; il passe avant l'Etat à qui des impôts sont dus et ainsi de suite. J'espère que le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) voudra bien prendre note de ces remarques et faire abroger cette disposition de la loi qui, à mon sens, est on ne peut plus injuste envers le créancier de bonne foi.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je tiens à féliciter le ministre intérimaire des Finances de l'excellent budget qu'il a présenté à la Chambre, cette année. Je considère, étant donné les circonstances difficiles suscitées par l'ancien gouvernement, que c'est un très bon budget. Le ministre intérimaire des Finances a réussi à équilibrer le budget et, grâce à ses talents de financier, a "refondu" des obligations échues, en épargnant à la nation plus de 2 millions d'intérêt par an. Le haut-commissaire du Canada à Londres, M. Larkin, a droit aussi à nos félicitations pour les arrangements qu'il a faits au sujet des emprunts de la Grèce et de la Roumanie. On a de nouvelles garanties sur les recettes de ces pays, surtout sur l'exportation du blé, qui nous permettent d'espérer que les contribuables du Canada recouvreront une partie de l'argent que l'ancien gouvernement avait jugé à propos de distribuer à ses amis.

La principale raison pour laquelle ce budget est, d'après moi, juste et raisonnable, c'est

qu'il n'a pas su plaire aux deux groupes extrêmes de la Chambre. Il ne plaît pas aux protectionnistes à outrance et il ne plaît pas non plus aux libre-échangistes. Il y a un vieux proverbe latin qui dit: *In medio stat virtus.* Ce budget, monsieur l'Orateur, me rappelle l'attitude de sir Wilfrid Laurier au sujet des questions de race et de religion. Les conservateurs d'Ontario avaient l'habitude de dire que sir Wilfrid voulait établir la domination française et catholique, tandis que les conservateurs de Québec prétendaient qu'il trahissait sa race et sa religion. Or, monsieur l'Orateur, on doit appliquer à notre politique fiscale le principe dont s'est inspiré sir Wilfrid Laurier et c'est ce principe que renferme le budget que nous discutons actuellement. Notre situation géographique est telle qu'il est impossible de satisfaire tout le monde. Si nous ne prenons pas la ferme détermination d'adopter une politique de donnant donnant, une politique de conciliation, nous aboutirons à la rupture de la Confédération.

Je félicite le Gouvernement de sa proposition relative à la création d'une commission du tarif. J'estime qu'une institution de ce genre contribuera beaucoup à corriger les difficultés qui nous embarrassent. Je ne suis pas en faveur d'une politique douanière intransigeante et immuable. Cela ne servira à rien de se dire protectionniste à outrance, ou libre-échangistes. On doit examiner chaque industrie du point de vue des intérêts aussi bien du consommateur que du producteur et augmenter ou diminuer les droits en conséquence. A mon avis, il y a certains droits à augmenter et d'autres à diminuer. J'étais en faveur du pacte de réciprocité pour les produits agricoles, en 1911; je suis encore en faveur de cette politique et j'estime que jusqu'à ce que nous obtenions cette réciprocité pour les produits agricoles, nous devrions relever notre tarif sur ces produits au niveau du tarif américain correspondant.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): L'honorable député me permettra-t-il une question? Serait-il aussi en faveur d'abaisser les droits sur les produits importés au Canada pour lesquels le tarif américain est plus bas que le nôtre, comme les chaussures, par exemple?

M. ARCHAMBAULT: Non pas sur les chaussures et souliers, mais sur les produits agricoles, cela absolument. A mon sens, le libre-échange et la protection élevée ne sont pas de véritables politiques. En pratique, le libre-échange est un rêve et la protection élevée est un appétit. Je puis ajouter que tous ceux qui ont étudié l'évolution actuelle des questions fiscales ont dû constater que les apôtres de ces deux politiques extrêmes sont de moins en moins nombreux au pays. J'attire sur ce point l'attention de nos amis les progressistes. La plupart étaient libre-échangistes quand ils sont venus siéger ici, mais je suis persaudé qu'après avoir participé à la direction des affaires du pays et après avoir pris contact avec les divers intéressés qu'on trouve dans tout le Dominion ils ne sont plus aussi portés vers cette politique du libre-échange.

M. GOULD: Je me lève simplement pour contredire la déclaration de l'honorable député quand il prétend que la majorité des progressistes sont venus ici libre-échangistes.

M. ARCHAMBAULT: Cette rectification me plaît beaucoup, mais elle ne modifie pas mon opinion que si les honorables députés progressistes étaient jamais appelés à gouverner, ils n'oseraient appliquer au pays une politique libre-échangiste. Je puis en dire autant de la protection élevée. Il y a quelques jours nous avons entendu un excellent discours de l'honorable député de Colchester (M. Putnam) au cours duquel il a cité l'opinion d'un ex-ministre de l'ancien gouvernement, qui à cette époque soutenait la politique de protection, mais qui, il y a quelques mois seulement, disait que la protection n'était pas un bon principe fiscal pour le pays. Je veux parler de l'honorable M. McCurdy. Sa déclaration est si intéressante que la Chambre me permettra de la citer, bien que l'honorable député de Colchester l'ai déjà lue. Dans un message adressé aux journaux et daté du 15 septembre dernier, M. McCurdy disait:

> Tout d'abord, permettez-moi de parler de cette soi-disant "politique nationale" ou système de protection sous lequel et en vertu duquel il est absolument vrai que les industriels de Québec et d'Ontario se sont engraissés et enrichis, même s'ils traversent actuellement une période de dépression. Mais à quoi nous a servi ce système de protection des industries seulement? Elle force les Canadiens de l'Est et de l'Ouest à acheter les marchandises fabriquées dans Ontario et Québec, mais elle leur permet toujours d'employer les ports américains pour importer ou exporter leurs marchandises s'ils peuvent ainsi augmenter leurs profits.

Voilà l'opinion d'un ministre qui faisait partie de l'ancien gouvernement, qui était censé appuyer la politique de protection, mais qui manifeste maintenant son opposition à cette politique. Cela démontre, monsieur l'Orateur, que les extrémistes des deux opinions deviennent plus rares dans le pays et cela pour le plus grand bien du peuple.

Si vous examinez les critiques des honorables députés de l'opposition officielle touchant le budget, vous constaterez que pour la première fois peut-être dans l'histoire du parti conservateur, leur amendement au budget ne contient pas un mot au sujet de leur atta-

chement à la politique de protection. A quoi se résume cet amendement? Il déclare que le pays devrait réaliser plus d'économie et aussi que nous devrions diminuer les impôts. Je reviendrai plus tard sur le sujet de l'augmentation des taxes et l'économie, mais on me permettra de faire observer en passant qu'il est amusant d'entendre les regrets et de voir les larmes de crocodile de l'opposition au sujet de l'économie. Un seul cas regardant l'économie a été cité par un des honorables députés de la gauche. Je vous mets au défi, monsieur l'Orateur, en étudiant les discours de ces honorables députés d'y trouver aucune critique directe, sauf dans un cas cité par l'honorable député de Fort-William et Rainy-River (M. Manion) qui a critiqué les dépenses de la députation envoyée à Wembley et c'était lamentable de le voir ensuite garder le silence avec un air d'enfant grondé quand l'honorable député de Cap-Breton-Sud et Richmond (M. Kyte) a crevé son ballon.

Il est bien vrai que l'opposition a pour devoir de critiquer. Je l'admets parfaitement. Mais si elle désire être utile au pays, si elle désire reprendre le pouvoir, l'opposition doit aussi donner à la Chambre et au pays des conseils positifs et utiles. L'amendement ne contient aucune suggestion positive et les discours des honorables députés de la gauche ne contenaient aucun conseil utile. A mon sens, l'amendement n'est qu'un pot-pourri de platitudes servant à cacher l'aigreur et le désappointement des honorables députés de l'opposition. On parle de réduction des impôts. Qui donc au pays ne voudrait pas voir les impôts réduits? De l'économie. Où est le député qui ne demande pas l'économie dans l'administration des affaires publiques? Non, je répète que cet amendement a été bâclé dans un moment d'aigreur et de désappointement des honorables députés de la gauche, parce que la pièce de résistance de leur campagne politique leur a été enlevée par le budget. Vous vous souvenez des critiques offertes l'an dernier. Il y en avait de deux sortes: on prétendait tout d'abord que les industries visées par le tarif devraient fermer leurs fabriques et qu'il se produirait une balance de commerce défavorable au pays. Puis, l'on n'objectait pas tant à ce léger dégrèvement de droits sur certains articles, mais on disait, on était même convaincu, que, comme conséquence, il se produirait une diminution générale cette année. C'était le thème en vogue durant l'élection de Saint-Antoine, et que mon radio m'a répété depuis; le sujet du discours prononcé par le chef de l'opposition (M. Meighen) au banquet Meighen-Lavergne à Montréal. Lorsque nous disions que les fabriques de machines aratoires intéressées, la compagnie Massey-Harris, l'International Harvester Company, ne se plaignaient pas des diminutions de droits, l'on nous répondait: "Attendez à l'an prochain. Si vous votez pour le candidat libéral dans Saint-Antoine, vous autorisez le Gouvernement à continuer et à imposer de nouveaux dégrèvements. J'admets que certaines remarques—dirai-je irréfléchies?—de quelques membres du Gouvernement excusaient peut-être dans une certaine mesure ce raisonnement; tout de même, c'était leur principal argument, la base de leur attitude. Ils ne s'effrayaient pas tant des diminutions faites que de celles qui devaient en découler, disant aux électeurs que le Gouvernement était en train de préparer une diminution générale qui allait paralyser l'industrie canadienne. Comment ont tourné ces prédictions? Les fabriques concernées ont fait cette année des meilleures affaires qu'auparavant. Et notre commerce général s'est soldé à notre avantage. En 1924, nos exportations ont dépassé nos importations de 165 millions, tandis que durant les dix premiers mois de la dernière année fiscale, cet excédent d'exportations sur les importations a atteint 263 millions. Ainsi, ces deux prédictions ne se sont pas réalisées. La troisième a eu le même sort; il n'y a pas de diminution générale des droits de douane, cette année.

J'étais donc fondé, monsieur l'Orateur, à dire que ce budget a ruiné la substance même du raisonnement des conservateurs. Mais ils ne sont pas faciles à décourager. Chagrins, très chagrins de ce qui leur arrive, ils ont cherché de nouveaux trucs et de nouvelles alliances pour surprendre encore une fois la confiance populaire. Je ne suis pas bien au courant de la campagne qu'ils mènent dans les autres provinces, mais je connais ce qui se passe dans la province de Québec. La campagne conservatrice dans notre province est si extraordinaire et si divertissante qu'elle guérit des idées noires. On appelle cela "la grande offensive conservatrice", et ça remet en mémoire la petite offensive que le massif général Ludendorff suivi du Krontprintz préparaient l'an dernier en Bavière pour rétablir la monarchie, et dont le burlesque et la bouffonnerie firent s'esclaffer le monde entier. Cette grande offensive conservatrice a poussé jusqu'à Hull hier. Le général Ludendorff de l'expédition est le plantureux M. Monty qui fut membre du défunt gouvernement et dont aucune circonscription de la province de Québec ne voulut comme représentant. Le Kronprinz de l'offensive n'est autre que le célèbre Armand Lavergne, dernière victime des charmes cachés et de l'irrésistible puissance d'attraction du très honorable chef de l'opposition. Pour se protéger, la troupe se fait accompagner du

secrétaire de la commission d'enquête sur la police de Montréal,—M. J. H. Michaud. Le côté oratoire s'élève parfois au diapason gladstonien, avec l'honorable C. C. Ballantyne a qui les montréalais ont appliqué le sobriquet de "Can't Come Back". La *Minerve* organe de l'organisation conservatrice fournit en grande partie la publicité de cette campagne. Si la Chambre veut me suivre quelques instants, je lui citerai quelques perles de cette littérature, et je suis certain de convaincre les honorables députés que ma description de cette nouvelle "offensive" conservatrice n'a rien d'exagéré. L'édition du 11 avril contient le compte rendu d'une conférence donnée à Montréal par un M. Bousquet. L'honorable M. Monty y prononça un discours que la *Minerve* coiffe du titre: "Déclaration sensationnelle de M. Monty." Ecoutez, c'est M. Monty qui parle:

Et dans un mouvement oratoire qui fit une grande impression sur son auditoire, il dénonça violemment l'engagement secret qu'a pris le gouvernement libéral vis-à-vis le gouvernement anglais de fournir de l'ouvrage à tous les immigrants anglais. Ce qui veut dire que, si l'ouvrage est rare, comme actuellement, l'on chassera l'ouvrier canadien de sa position pour le remplacer par un "Bloke".

Ecoutez maintenant cet extrait de la *Minerve*, édition du 28 mars 1925, intitulé: "Crime de haute trahison":

Quand un premier ministre d'un pays livre sciemment et même inconsciemment ce pays à l'étranger, et cela uniquement afin de se maintenir au pouvoir, cela s'appelle dans toutes les langues du monde commettre le crime de haute trahison.

Or, l'honorable William Lyon Mackenzie King est, en train de commettre ce crime et si nous n'y prenons pas garde, avant cinq ans, toutes les provinces de l'Ouest qui s'étendent depuis la frontière ouest de l'Ontario jusqu'aux contreforts des Montagnes rocheuses, seront annexées aux Etats-Unis. Depuis vingt ans les citoyens américains envahissent les provinces de l'Ouest chaque année. C'est par quarante-cinq et cinquante mille qu'ils arrivent annuellement chez nous pour prendre des terres.

Remarquez cette perle:

Si nos renseignements sont exacts, et tout nous porte à croire qu'ils le sont, sir Lomer Gouin, soutenu par de hauts personnages, tels que MM. Holt, Beatty et autres, ne serait parti pour l'Europe que pour aller avertir Sa Majesté de ce qui se trame ici, et empêcher l'Angleterre de voir se détacher de la couronne britannique l'un de ses plus beaux joyaux.

Maintenant, voici un autre passage publié le 28 février 1925:

Le ministre des Postes est un des nôtres, l'honorable Jacques Bureau; il constitue avec l'honorable M. Lapointe et tant d'autres la phalange de nos gloires nationales. Il est toujours sur la brèche pour la défense et la sauvegarde de nos droits. C'est un batailleur, un Canadien dans la force du mot, et il le prouve.

Depuis bien des années, il se fait une campagne en faveur des timbres bilingues; M. Bureau est ministre des Postes et il n'y a pas encore de timbres bilingues. Conclusion? Je laisse aux lecteurs le soin de la tirer.

L'hon. E. M. MACDONALD: Qui dit cela?

M. ARCHAMBAULT: Cela a été publié dans *La Minerve*, l'organe officiel du parti conservateur à Montréal; l'article est signé "Jacques Durant" et forme partie de cette campagne. Il y a quelque chose de plus sérieux à ce sujet, monsieur l'Orateur. J'espérais que les appels à l'esprit de race étaient chose du passé dans ce pays. M. Armand Lavergne accompagne M. Monty dans cette campagne et il est venu à Ottawa ou à Hull hier. Je suis surpris de voir que l'honorable leader de l'opposition (M. Meighen) ne l'a pas amené avec lui à la réunion à laquelle il a assisté samedi dans Ontario. M. Armand Lavergne a prononcé un discours dont le *Montreal Star* du 26 mars publie le compte rendu. Voici des déclarations que l'on attribue à Armand Lavergne:

Il traite Gouin de lâche.

L'orateur traita sir Lomer Gouin de "lâche" et de "chevalier de l'Empire britannique qui vous représente," et qui s'est enfui au moment du combat et se trouve maintenant en Europe.

Laurier est à blâmer pour l'impérialisme qui nous a valu la conscription lorsqu'il permit aux Canadiens de participer aux guerres de l'Empire lors de la guerre des Boers en 1897.

"Le gouvernement actuel a non seulement failli dans son devoir envers la langue française, mais il l'a trahie," dit-il, comme conclusion, donnant comme exemple les lois concernant l'immigration qui obligent un Français lorsqu'il arrive au pays de lire et de signer, en anglais seulement, la déclaration et la preuve de ses connaissances intellectuelles, "dans un pays où le français et l'anglais sont officiels."

M. Desrochers accompagne M. Monty et parle dans le même sens; on trouve un de ses discours dans la *Gazette* du 16 avril. Hier, M. Lavergne lance ce même genre d'appel, que l'on devrait faire disparaître une fois pour toutes de nos tribunes publiques. Je ne veux pas qualifier ce genre de campagne. Cette nouvelle alliance réjouira sans doute le cœur d'un ancien ministre de l'ancien gouvernement qui a déjà déclaré qu'Armand Lavergne avait un cœur endurci et du sang noir dans les veines.

Je désire passer maintenant à un point des critiques de l'honorable représentant de Fort-William (M. Manion). Tous ceux qui ont écouté son discours doivent admettre que l'honorable député n'a présenté aucune critique sérieuse, spéciale ou directe, sauf en ce qui touche à l'exposition de Wembley. Il n'a soumis aucune politique d'ordre pratique. A la page 1837 des Débats on lui attribue les paroles suivantes:

Si j'étudie ce budget du point de vue de l'observateur ordinaire, je n'y vois aucun remède contre nos malaises actuels, il me fait l'effet d'un convoi de quinze voitures ne transportant qu'un voyageur.

Je vais paraphraser les paroles de l'honorable député et dire: Si j'étudie les critiques de ce budget du point de vue de l'observateur ordinaire, je n'y vois, et encore moins dans le discours de l'honorable représentant de Fort-William, aucun remède contre nos malaises actuels. Il me fait l'effet d'un convoi de quinze voitures qui, ne transportant qu'un seul voyageur, le désappointement, laisse cependant derrière lui beaucoup de poussière et de vent.

Monsieur, il est réellement intéressant d'écouter l'honorable représentant de Fort-William critiquer la politique de sir Wilfrid Laurier et du dernier régime relativement aux chemins de fer et touchant la politique fiscale. Si ma mémoire est fidèle, ce fut en 1912 ou 1913 que l'honorable représentant de Fort-William, avec l'influence de sir Wilfrid Laurier, était choisi candidat, non unioniste, mais libéral, de son comté, et ce ne fut que plus tard qu'il accepta la candidature comme membre du gouvernement unioniste. Monsieur, en 1912 et 1913 et au cours des années précédentes, il appuyait même la politique de sir Wilfrid Laurier sur les questions de chemin de fer et sur la politique fiscale; et il est vraiment amusant de l'entendre dans cette enceinte vilipender ce qu'il louait autrefois. L'opposition officielle n'a offert aucune critique d'un but pratique. On nous dit que la situation dans le pays est mauvaise. J'admets que la situation n'est pas tout à fait aussi bonne que nous l'avions espéré, mais si nous jetons un coup d'œil sur les pays qui ont pris part à la guerre, nous constatons que, abstraction faite des Etats-Unis, nous ne sommes pas plus à plaindre que les autres pays.

Quelques VOIX: Beaucoup moins.

M. ARCHAMBAULT: Beaucoup moins, oui. L'honorable ministre du Travail nous a fait un exposé très instructif de la situation industrielle dans ce pays comparée à celle qui existe aux Etats-Unis.

Je ne prendrai pas davantage le temps de la Chambre pour discuter cette question, mais il me sera peut-être permis de lire quelques lignes faisant voir que notre pays se porte aussi bien que les Etats-Unis et que ces mauvaises conditions n'existent pas ici présentement comme l'honorable député voudrait nous le faire croire. Une dépêche du 24 décembre, transmise par l'*Associated Press*, dit que:

Dans la seule cité de New-York, il y a 300,000 sans-travail.

Une autre dépêche de l'*Associated Press* dit aussi:

Il y a de la misère et du chômage dans les filatures de la Nouvelle-Angleterre et ces filatures ferment leurs portes.

A Fall-River, le rendement des filatures a été réduit à 25 p. 100 du rendement normal.

Maintenant, monsieur, j'ai ici quelques manchettes de journaux pour montrer que les industries de notre pays ne sont pas en si mauvaise posture. Dans la *Gazette* du 10 avril, vous verrez que les dépôts des banques se sont élevés à 11 millions et quart. Vous remarquerez que les compensations de banques ont augmenté de 9 ou 10 p. 100. Je vais lire quelques-unes de ces manchettes:

Les minoteries canadiennes ont été très généreuses envers leurs actionnaires.

La Ogilvie Flour va donner trois actions pour une.

De la *Gazette* du 10 avril:

Bonnes affaires dans le fer et l'acier.

De la *Gazette* du 13 avril:

Moins de faillites durant le premier trimestre. Le meilleur trimestre en Canada depuis 1921.

La *Gazette* du 15 avril parle ainsi de la Paton Manufacturing Company:

Les prix de ces jours derniers ont atteint un chiffre qui n'avait été dépassé que par les prix des années exceptionnelles de 1919 et 1920.

Ces gens fabriquent des lainages et des vêtements.

Durant les derniers douze mois, des modifications et des améliorations apportées à cette manufacture, à Sherbrooke, en ont augmenté le rendement de 25 p. 100. Même avec ce nouveau pouvoir de production, la manufacture fonctionne à plein rendement.

Je lis dans la *Gazette* du 10 avril:

La situation de la construction est meilleure dans Québec.

Je pourrais continuer à citer:

Une année meilleure pour la Massey-Harris Company. Une année meilleure pour la International Harvester. On rapporte que les filatures sont actives.

Voici un extrait très intéressant de la *Gazette* du 18 avril. Il y est question de l'industrie de la chaussure:

Les affaires en gros ont été plus ou moins interrompues par les vacances de Pâques. La fabrication est active dans quelques lignes. Un changement important s'est produit pour certaines lignes dans la fabrication des chaussures, surtout les chaussures de femmes; les commandes ont été tellement bonnes qu'elles ont obligé quelques-uns de nos manufacturiers non seulement à faire fonctionner leurs manufactures à plein rendement durant le jour, mais aussi à faire travailler leurs ouvriers la nuit.

M. HANSON: Si ce journal dit vrai, comment l'honorable député explique-t-il que la compagnie Ames, Holden et McCready, pour la première fois de son existence, n'ait pas payé les derniers intérêts sur ses obligations?

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député sait-il combien il y a de surcapitalisation dans la compagnie Ames, Holden et McCready?

M. HANSON: Mais les obligations?

M. ARCHAMBAULT: Voici un autre rapport de la *Gazette* du 17 avril:

Résultat meilleur pour la Fairbanks-Morse Company.

Voici aussi ce qui paraissait dans la *Gazette* du 17 avril:

La production du papier-journal en Canada et aux Etats-Unis a été plus considérable en mars. Les manufactures du Dominion ont atteint un chiffre sans précédent en produisant 126,267 tonnes.

J'en arrive à une nouvelle industrie établie dans ma circonscription électorale, où l'on fabrique des machines pour les manufactures de papier. C'est un nouvel établissement appelé "Charles Walmsley and Comapny, of Canada", situé à Longueuil.

L'usine est maintenant plus occupée que jamais. On y travaille près de vingt-quatre heures par jour et les commandes reçues sont suffisantes pour permettre à l'usine de fonctionner aussi activement pour au moins huit ou neuf mois.

J'ai ici un rapport très intéressant au sujet de l'industrie des lainages. Les honorables députés ont entendu les fabricants de lainages se plaindre du tarif et dire que la préférence actuelle les force à fermer leurs portes. Voici un rapport de la Regent Knitting Company, de Montréal:

La compagnie a été établie en 1913. Elle possède de grandes usines pour le filage, la teinture et le tricotage de la laine à Saint-Jérôme, comté de Terrebonne, . . .

La circonscription électorale de mon ami M. Prévost.

. . .et une grande fabrique de tricots de soie, à Montréal. Elle emploie de 500 à 700 personnes durant toute l'année. Ses produits se vendent dans tout le Canada, à Terre-Neuve, en Nouvelle-Zélande et dans le Sud-Africain.

Jetons un coup d'œil sur la situation financière de cette compagnie. En 1913, ses ventes étaient de $174,000; en 1923, elles s'élevaient à $1,816,000. En 1913, ses recettes nettes étaient de $18,559; en 1923, elles s'élevèrent à $138,849, et, durant le premier semestre de 1924, elles ont été de $88,960. La réserve était de $6,700 en 1913; elle est maintenant de $379,103. Voilà une compagnie qui paie des dividendes raisonnables, qui fait de bonnes affaires, mais où l'on n'entend pas le "murmure de la mort". Je connais le gérant de cette compagnie. Il a foi dans la force morale et physique du Canada et il croit que les Canadiens sont capables de rivaliser avec n'importe quel étranger. Voilà des sentiments patriotiques.

Il est vrai que notre dette est maintenant de $2,417,000,000. Il est vrai que nos dépenses s'élèvent maintenant à 342 millions, et que l'excédent n'est pas fort considérable. Mais nous devons nous rappeler qu'en 1921 l'intérêt sur notre dette s'élevait à 135 millions; qu'il est maintenant de 130 millions et que le service des intérêts sur notre dette constitue l'une de nos plus onéreuses obligations. Je me propose de démontrer maintenant, si la Chambre veut bien m'accorder encore quelques instants, qu'une grande partie de notre dette, et par conséquent des intérêts qu'elle entraîne, est due aux erreurs et à la mauvaise administration du gouvernement de 1911 à 1921. Laissant de côté, pour les fins de la discussion, le gâchis des chemins de fer dans lequel nous avons été plongés; laissant de côté les sommes énormes perdues par suite des scandales du temps de guerre, comme la fameuse affaire des chevaux, les chaussures de carton, la pelle trouée, les bandages chers à un honorable député qui siège encore en cette Chambre, les jumelles, le foin, les marchés d'obus, le sous-marin MacBride—laissant de côté également les prêts à la Grèce et à la Roumanie, au montant de 31 millions non compris dans la dette, dont tout le produit fut partagé entre les compagnies dans lesquelles étaient intéressés des amis du gouvernement, dont quelques-uns étaient membres du parlement...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oh! Oh!

M. ARCHAMBAULT: Si mon honorable collègue qui ricane le désire, je vais répéter. Laissant de côté toutes ces questions et plusieurs autres, j'ose affirmer que, par suite des bévues et de la mauvaise administration de l'ancien gouvernement, de 1911 à 1921, notre dette a été accrue de $493,566,654. Si ce n'eût été de ces bévues et de cette mauvaise administration des affaires publiques, nous verserions $25,912,248 de moins, sous forme d'intérêts, cette année, $2,159,354 de moins par mois, $498,427 de moins par semaine, ou $70,965 de moins chaque jour, y compris les dimanches Je vais établir la vérité de mes affirmations.

J'affirme, en premier lieu, que, par suite des dépenses de guerre inutiles, la dette nationale a été augmentée d'une somme de $247,313,394. Je m'appuie d'abord, monsieur l'Orateur, sur le témoignage d'un homme hautement estimé, qui a conquis l'honneur pour son nom et la gloire pour sa patrie, et qui est mieux placé que tout autre pour parler en connaissance de cause, sir Arthur Currie. Le 11 septembre dernier, devant le "Citizens' Research Institute of Canada", à Montréal, il prononça un discours qui étonna fort le pays, et qui ne fut jamais relevé. J'ai inscrit au Feuilleton une résolution demandant un examen de ses déclarations, mais malheureusement mes bons amis du groupe progressiste avaient tellement encombré le Feuilleton avant leur départ à

la dernière session, qu'il a été impossible de discuter ma résolution.

M BEAUBIEN: Vous voulez dire le groupe des intransigeants.

M. ARCHAMBAULT: Il se peut que ce soit eux; j'accepte vos excuses. J'ai ici le discours prononcé par sir Arthur Currie à cette occasion, et qu'on peut trouver à la page 133 du compte rendu officiel du congrès du "Citizens' Research Institute of Canada", et le passage dont je parle en particulier est celui-ci:

S'il est une chose qui, plus qu'une autre, fut cause de l'augmentation de notre dette nationale et de nos impôts, ce sont les dépenses dues à la guerre. Je ne connais pas toutes ces dépenses, mais je suis d'avis que la guerre coûta des centaines de millions de dollars de plus qu'elle n'aurait dû coûter, ou qu'elle n'aurait coûté, si l'on avait toujours pu recourir aux conseils de spécialistes et si l'on avait suivi ceux qui se présentaient. Je ne crois pas exagérer si je dis que l'on enrôla dans l'armée expéditionnaire canadienne au moins 100,000 hommes qui ne servirent jamais en France et qui ne participèrent d'aucune façon à l'effort militaire du Canada. Tous ces hommes reçurent leur solde, furent nourris, habillés, équipés, instruits, soignés quand ils étaient malades et transportés. Plusieurs d'entre eux sont encore à la charge du Gouvernement, reçoivent des pensions ou sont soignés dans les hôpitaux. Je ne pense pas que ce soit une exagération de dire que ces 100,000 hommes coûtèrent en moyenne $1,500 chacun; que, si on ne les avait pas enrôlés, on aurait économisé 150 millions de dollars. De plus, les spécialistes condamnèrent le fusil Ross, avant la guerre et pendant les premiers mois de la guerre. Ces experts dirent qu'il ne valait rien, et de fait, il ne valait rien; néanmoins on exerça une forte pression sur les contingents canadiens pour qu'ils continuent à s'en servir, et même, après que la première division l'eût rejeté, on en arma d'autres contingents et on les força à l'employer. Les experts avaient condamné l'accoutrement fourni aux troupes canadiennes pour la raison qu'il n'était pas approprié au service sur les champs de bataille; cependant on distribua cet accoutrement non approprié à plusieurs contingents comme partie de leur équipement. Les experts avaient condamné l'équipement Oliver, néanmoins on le donna à des contingents canadiens. On équipa les troupes canadiennes d'autres objets qui furent rejetés en Angleterre avant le départ des contingents pour la France. Je mentionne ces faits pour établir ce que coûta la négligence de s'entourer d'experts et de suivre leur avis.

Sir Arthur Currie était le commandant en chef de l'armée canadienne. S'il est un homme au monde qui fût en mesure de juger ces choses, et qui peut maintenant dire au pays que ces déboursés eurent pour cause les bévues de l'ancien gouvernement, c'est bien sir Arthur Currie.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. ARCHAMBAULT: Certainement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sait-il que sir Arthur Currie a nié ces déclarations?

[M. Archambault.]

M. ARCHAMBAULT: L'interpellation de mon très honorable ami me fait grand plaisir; j'y suis préparé. Sir Arthur Currie n'a jamais nié ce qui est consigné au compte rendu officiel du congrès du Citizens' Research Institute of Canada, comme étant le discours qu'il prononça à cette occasion. Ce que je viens de lire est tiré du compte rendu sténographié des séances. Ce qu'il a nié, c'est l'assertion qu'il aurait essayé de créer une fausse impression sur la conduite de nos soldats au front. La *Gazette* et le *Montreal Star* ont été les premiers journaux à publier des comptes rendus de ces séances et le *Star* déclarait que sir Arthur Currie avait fait des remarques désobligeantes pour les soldats. C'est cela que sir Arthur Currie a nié. Il n'a nié rien de plus et je mets mon très honorable ami au défi de prouver le contraire.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Aura-t-il la bonté de proposer en cette Chambre sa résolution réclamant une enquête? S'il fait cela, je lui donne l'assurance que je vais l'appuyer.

M. ARCHAMBAULT: Je serais enchanté de le faire; mais je dirai à mon très honorable ami, que si grand respect que j'aie pour lui, pour ce qui est d'une question de ce genre je prendrais plutôt la parole de sir Arthur Currie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Même pour ce qui est d'une enquête?

M. ROSS (Kingston): Comme renseignement, pourrais-je poser une question à mon honorable ami? En quelle année le fusil Ross fut-il d'abord fabriqué?

M. ARCHAMBAULT: C'est là une question plutôt amusante et je ne vois pas quel rapport elle a avec la déclaration de sir Arthur Currie. L'argument de mon honorable collègue est pitoyable si pour la simple raison que ceux qui ont fabriqué le fusil Ross se sont trompés, il le laisserait quand même aux mains de nos soldats sur la ligne de feu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami sait-il qu'on a abandonné le fusil Ross du moment que nous avons pu nous en procurer un autre?

M. ARCHAMBAULT: Il est une chose que je sais. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais cela, le sait-il?

M. ARCHAMBAULT: S'il veut prendre patience je vais répondre à mon honorable ami dans un instant ou deux. Je sais ceci—et je

crois avoir ici une réponse convaincante à sa question. Je connais le discours de sir Wilfrid Laurier au sujet du fusil Ross, discours qui lui a valu d'être dénoncé comme déloyal. On trouvera ce qu'il a dit à la page 3596 du hansard, le 17 juillet 1917:

Mais il y a bien plus encore. Nous estimerions nos pertes légères si elles se bornaient à des pertes d'argent; mais il y a aussi des pertes de vies dont le Gouvernement doit être tenu responsable. Des vies ont été sacrifiées qui n'auraient pas dû l'être et la faute en est au Gouvernement, ainsi que je crois pouvoir l'établir par le récit des événements et par des documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Quand nos soldats sont partis pour le front, ils étaient armés du fusil Ross. Personne n'ignore que, depuis les premiers temps de sa fabrication, cette arme a suscité de violentes polémiques parmi les experts. Les uns la condamnaient; d'autres en faisaient de grands éloges. Au nombre de ces derniers se trouvait l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (sir Sam Hughes) qui fut plus tard appelé dans le cabinet de mon très honorable ami (sir Robert Borden). Je dois dire à sa louange qu'il a toujours été loyal et a toujours défendu ses opinions avec l'opiniâtreté qui le caractérise. En toute occasion il a affirmé que le fusil Ross était une excellente arme de guerre, une des meilleures, sinon la meilleure en service. Il faisait partie du conseil de la milice qui a perfectionné cette arme du modèle I au modèle II et du modèle II au modèle III. Lorsque la guerre fut déclarée nos soldats partirent armés de ce fusil. Il faut bien avouer malheureusement—le fait est notoire—que dans la plupart des engagements de 1915 le fusil Ross n'a pas donné satisfaction...

Ce discours fut prononcé en 1917:

...il s'enrayait dans les mains des soldats. Le gouvernement en était averti; les experts et d'autres avaient envoyé des rapports dans lequels il était dit qu'au moment le plus critique de la bataille de Saint-Julien, lorsque les Allemands s'avançaient et qu'il fallait les repousser, les fusils Ross ont refusé de fonctionner, et nos soldats n'ont pu s'en servir. Ils ne pouvaient avancer, parce que leurs armes ne fonctionnaient pas; comme ils ne voulaient pas reculer, avec les larmes de rage dans les yeux, ils lançaient leurs fusils dans la boue et s'emparèrent des Lee-Enfield qu'ils purent se procurer.

C'est là, me semble-t-il, une réponse à mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Une réponse?

M. ARCHAMBAULT: Oui une réponse,—c'est en 1917 que sir Wilfrid Laurier accusait le gouvernement de laisser le fusil Ross aux mains de nos troupes. Il déclarait que le gouvernement savait dès 1915 que le fusil Ross ne leur convenait pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou mon honorable ami n'a pas saisi la question ou il ne dit pas le fond de sa pensée, quand il prétend avoir une réponse. Je reconnais bien que sir Wilfrid Laurier a employé ces propos et bien grand serait mon étonnement s'il se trouvait quelqu'un pour les trouver déloyaux. Je reconnais même que d'autres ont parlé dans les mêmes termes. Mais voici ce que je demande à l'honorable député: Sait-il que, quel que fût ce fusil, nous avons dû nous en servir jusqu'à ce que nous eussions pu en trouver un autre et qu'aussitôt que nous eûmes trouvé nous ne nous sommes pas servis du fusil Ross une heure de plus?

M. ARCHAMBAULT: Eh bien, je vais encore m'en rapporter à ce qu'a dit sir Arthur Currie—et je crois que sa réponse contentera mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, je sais. Donnez-lui l'occasion de le prouver. J'y serai.

M. ARCHAMBAULT: Mon honorable ami veut-il qualifier de fausse l'assertion de sir Arthur Currie? Pas de faux-fuyants, qu'il le dise.

Le très hon. M. MEIGHEN: En tant qu'il s'agit d'une attaque contre le fusil, je ne prétends pas être une autorité. Mais si la critique vise le fait d'avoir muni les troupes du seul fusil à notre disposition, alors elle est injuste et non fondée.

M. ARCHAMBAULT: Très joli fendage de cheveux en quatre!

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami me permettra-t-il de poser une question? Se souvient-il—nous étions alors tous deux députés—que le ministre de la Milice et de la Défense dans le cabinet de mon très honorable ami, et qui siège à ses côtés, défendait le fusil Ross en ce temps-là?

Le très hon. M. MEIGHEN: Certes, et plusieurs autres aussi. Mais le Gouvernement s'en est débarrassé le plus tôt possible.

L'hon. M. LAPOINTE: Le ministre responsable était en faveur de ce fusil.

M. ARCHAMBAULT: Je savais bien que cette critique piquerait mes honorables amis au vif mais je continuerai quand même.

Le très hon. M. MEIGHEN: Faites nommer votre comité d'enquête, et au plus vite.

M. CLARK: Mon honorable ami sait-il que plusieurs corps militaires canadiens ont gardé le fusil Ross pour leurs tireurs émérites—leurs éclaireurs et leurs tirailleurs—de préférence au Lee-Enfield, et ce, jusqu'à la fin de la guerre?

L'hon. M. LAPOINTE: Quand il n'y avait pas de danger.

M. CLARK: Mon honorable ami affirme qu'il n'y avait pas de danger dans la zone de mort, c'est-à-dire entre les deux lignes de tranchées adverses, pour les éclaireurs et les tirailleurs!

M. ARCHAMBAULT: Comment mon honorable ami peut-il concilier sa dernière assertion, qu'on a conservé le fusil Ross, avec celle du chef de l'opposition, que le Gouvernement l'a mis de côté, dès qu'il a pu s'en débarrasser?

Le très hon M. MEIGHEN: Ces assertions se concilient absolument, et l'honorable député le sait. Ce que l'honorable député (M. Clark) affirme, c'est que ce fusil était utile aux éclaireurs, aux tirailleurs—des experts—, mais non au gros des troupes auxquelles on n'avait pas enseigné spécialement son maniement. L'honorable député a l'air d'être ferré à ce sujet; que ne s'en est-il occupé alors!

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député donne-t-il à entendre qu'on a gardé le fusil à l'usage des bataillons scolaires?

Une VOIX: Des boy-scouts.

M. ARCHAMBAULT: Des boy-scouts, eh bien, cela servira aussi bien à ma démonstration.

M. CLARK: Mon honorable ami...

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. CLARK: L'honorable député a posé une question et, avec la permission de l'Orateur, j'entends y répondre.

M. ARCHAMBAULT: Avec ma permission, s'il vous plaît. Et très volontiers, mon honorable ami.

M. CLARK: J'ai dit qu'on a gardé le fusil pour les éclaireurs. Le ministre de la Justice (M. Lapointe), il faut croire, s'est imaginé que par "scouts" j'ai voulu dire "Boy Scouts", mais permettez-moi d'expliquer que les éclaireurs et les tirailleurs étaient les soldats envoyés en embuscade, aux endroits les plus exposés, et on a conservé le fusil à leur usage jusqu'à la fin de la guerre. Ce fusil était particulièrement précieux pour les tireurs experts.

M. ARCHAMBAULT: Avec tous les égards que je dois à mon honorable ami—je ne suis pas un expert en fusils, Dieu merci—j'en crois plutôt sir Arthur Currie que lui.

M. CLARK: En quoi ma parole contredit-elle celle de sir Arthur Currie?

M. ARCHAMBAULT: Il est facile de le démontrer. Voici la déclaration de sir Arthur Currie:

En outre, le témoignage des experts, avant la guerre et dans les premiers mois de la guerre, a condamné le fusil Ross. Les experts ont proclamé qu'il ne valait rien et il ne valait rien; cependant on a exercé une forte pression sur les troupes canadiennes pour qu'elles continuassent à s'en servir, et même après sa mise au rancart par la première division, d'autres corps en ont été munis et contraints de s'en servir.

[M. Clark.]

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député nous dira-t-il quel autre fusil nous pouvions utiliser, comment nous pouvions nous en procurer un autre?

L'hon. M. LAPOINTE: Que sir Arthur Currie nous l'apprenne.

M. ARCHAMBAULT: Demandez-le à sir Arthur Currie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Faites nommer votre comité et nous le lui demanderons, je vous assure. Le ministre de la Justice ne tient pas plus que vous à l'établissement de ce comité.

M. ARCHAMBAULT: Je désirerais continuer mes observations. J'ai montré assez d'obligeance...

M. CLARK: Avant que vous repreniez la suite de vos observations je voudrais vous faire remarquer que c'est à la demande de sir Arthur Currie que le fusil Ross fut laissé à tous les tirailleurs et tireurs à l'affût des régiments d'infanterie qui voulaient le garder.

M. ARCHAMBAULT: Mais entendez-vous contester l'allégation de sir Arthur Currie?

M. CLARK: Du tout; mais il parlait d'autre chose. Sir Arthur Currie entendant parler du Ross comme fusil pour le service de guerre, mais non comme arme supérieure et spécialement adaptée à l'instruction des troupes.

M. ARCHAMBAULT: J'ai rappelé ce que sir Arthur Currie a déclaré. Toutes ces interruptions sont inutiles si l'honorable membre parle d'une chose différente de celle dont je parle moi-même.

Comme je le disais, grâce à l'impéritie du gouvernement conservateur, le pays a perdu, au témoignage de sir Arthur Currie, la somme de $247,313,394, et voici comment. Sir Arthur Currie affirme d'abord que le recrutement et l'expédition d'un nombre d'hommes inutiles a coûté au pays 150 millions de dollars. Je passe à l'équipement Oliver mentionné par sir Arthur Currie. Cet équipement a coûté au Trésor $639,000. L'armement des troupes avec le fusil Ross a entraîné une dépense de $9,577,120. Le harnachement des chevaux de cavalerie a absorbé 4 millions, soit en tout $164,216,120. L'intérêt calculé à 5¼ p. 100, le taux moyen payé sur nos emprunts de guerre, entre 1919 et 1925, produit la somme de $83,097,274, soit une dépense totale inutile de $247,313,394.

Les chiffres cités concernant le fusil Ross sont pris dans un état déposé devant la Chambre en avril 1917. Jusqu'à ce moment-là on avait acheté 342,000 fusils à $25 chacun pour les premiers lots fournis et $28 tous ceux livrés après

décembre 1912. Le montant payé varie entre $8,551,000 calculé au prix minimum, et $9,577,000 estimé au prix maximum. J'ai fait le même calcul au sujet de l'équipement Oliver, en me basant sur un état déposé le 6 février 1917. Je constate que le Gouvernement a commandé 97,000 équipements dans l'automne de 1914 au prix moyen de 7 dollars l'unité. Si notre collègue veut faire le calcul lui-même, il verra que la dépense revient à $679,000.

M. ROSS (Kingston): Avant que l'orateur abandonne la question du fusil Ross, je voudrais lui demander un renseignement. Quand on a fait une enquête sur les défauts de cette arme, qui était ministre de la Milice et quel est le ministère qui l'imposa à nos corps de troupes?

M. ARCHAMBAULT: Il n'y a pas lieu de répondre à cette question oiseuse. Je trouve encore que la dette publique a été augmentée par les erreurs administratives du précédent gouvernement en créant une marine commerciale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Notre collègue pourrait-il nous dire combien de temps il faudrait pour outiller à neuf une manufacture chargée de fabriquer un fusil différent?

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député le sait-il lui-même?

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement. Il faudrait un an, à dire d'experts. Notre collègue aurait peut-être voulu que nos soldats partissent pour le front sans armes? Qu'il demande là-dessus l'avis de son collègue de Rimouski (l'hon. sir Eugène Fiset).

M. ARCHAMBAULT: J'ai dit que je m'en rapportais au témoignage de sir Arthur Currie, ancien commandant des troupes canadiennes et chancelier actuel de l'université McGill. Si notre collègue prétend que sir Arthur Currie n'a pas dit la vérité, libre à lui; mais qu'il parle franchement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Proposez votre enquête, au lieu de la laisser au Feuilleton.

M. ARCHAMBAULT: Si je n'ai pas encore proposé ma résolution, c'est pour la même raison qui a jusqu'ici empêché l'honorable député de proposer la sienne sur le tarif douanier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je promets de proposer la mienne. L'honorable membre proposera-t-il la sienne?

M. ARCHAMBAULT: Nous la proposerons ensemble. Avant de passer à la marine j'ajouterai encore un mot relatif à ces dépenses de guerre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce vrai que l'honorable membre a laissé rayer sa proposition qui était inscrite au *Feuilleton*.

M. ARCHAMBAULT: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ah! Je n'ai pas fait rayer la mienne.

M. ARCHAMBAULT: Il y a assez longtemps que mon très honorable ami siège ici pour savoir que, si je n'avais pas retiré ma résolution, je n'aurais pu soulever la question au cours du débat sur le budget.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le fait de soulever la question au cours du présent débat n'avance guère la création d'un comité d'enquête.

M. ARCHAMBAULT: La création d'un comité d'enquête peut être le résultat de cette discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Continuez alors.

M. ARCHAMBAULT: Je désirais soulever la question dans cette Chambre, et j'ai inscrit mon projet de résolution au Feuilleton le 29 novembre dernier; cependant, je le répète, les honorables membres du groupe progressiste avaient surchargé l'ordre du jour d'un grand nombre de motions avant leur départ; pour faire plaisir à l'honorable député qui m'a interrompu tout à l'heure, je dirai que ces propositions émanaient des membres du groupe radical. Comme je désirais soulever la question en Chambre, je n'avais donc pas d'autre moyen que de retirer mon projet de résolution et d'amener l'affaire sur le tapis au cours du débat sur le budget. Avant de passer à un autre sujet, j'ajouterai que des déclarations semblables à celles de sir Arthur Currie avaient déjà été faites en ce qui regarde les soldats, l'équipement Oliver et le fusil Ross. Ces déclarations furent faites dans cette Chambre, en 1917, par des honorables députés qui ne font plus partie de la députation et l'opposition du temps fut accusée de déloyauté de ce chef.

Je désire attirer l'attention de mes honorables amis sur un éditorial que la *Gazette*, de Montréal, a publié touchant les déclarations de sir Arthur Currie, et j'affirme, sans crainte d'être contredit, que, si nos discours de 1917 avaient contenu la centième partie des faits qu'allègue l'article de fond de la *Gazette* du 12 septembre 1924, nous aurions été accusés de déloyauté par l'ancien gouvernement unioniste. Voici le texte de l'éditorial en question:

L'opinion publique sera péniblement impressionnée et soulevée par les accusations renversantes des gaspillages d'énergie et de deniers publics portées hier soir contre

les gouvernements de guerre par sir Arthur Currie, l'ancien commandant en chef de l'armée canadienne.

En premier lieu, sir Arthur a déclaré qu'on avait enrôlé et expédié en Angleterre "100,000 soldats qui ne nous étaient d'aucune utilité sur la ligne de feu."

Il ne faut pas l'oublier, voilà l'opinion que donne à tête reposée le général, qui commandait nos armées sur les champs de bataille et qui savait exactement et par contact direct quels étaient les soldats utiles et ceux qui ne l'étaient pas. Ce témoignage est celui d'un expert et il a un poids insurpassable. Il affirme froidement, six ans après la conclusion de la paix, que les autorités canadiennes ont expédié outre-mer 100,000 soldats qui étaient absolument inutiles aux armées combattantes sur la ligne de feu. Ce n'est donc pas exagérer que de dire qu'une accusation aussi grave et d'une pareille portée est simplement renversante. Sir Arthur calcule que chacun de ces soldats inutiles a coûté $1,500 au pays. Il est en mesure de nous fournir des renseignements exacts. Les chiffres qu'il donne doivent être exacts. Pour nous réconforter, nous n'avons donc pas même l'espoir qu'il se soit trompé lorsque nous additionnons le total de cette somme renversante et découvrons que cette seule catégorie d'erreurs a coûté 150 millions à la nation canadienne.

Mais écoutez ce passage; voilà la partie à laquelle j'ai fait allusion tout à l'heure lorsque j'ai affirmé que nous aurions été traités de traîtres par les hommes qui dirigeaient le gouvernement d'union, si nous avions proféré en 1917 les allégations que renferme l'article de la *Gazette*:

Et ce n'est pas tout...

C'est la *Gazette* qui parle.

Le retrait de 100,000 hommes des industries productives au Canada, durant la période, quelle qu'elle soit, qu'ils ont passée sous les drapeaux, doit avoir occasionné d'énormes pertes au Dominion. Durant la guerre, l'industrie avait besoin de tous les bras. Des milliers d'hommes qui furent déclarés inaptes au service militaire furent admis avec joie à "faire leur part" dans les fabriques de munitions, mêmes les femmes y trouvèrent de l'emploi.

Quel bienfait ç'aurait été si nous avions eu les services au pays de ces 100,000 hommes qui étaient en assez bonne condition pour subir l'examen médical et qui devaient être en bien meilleure santé que ceux qui furent refusés et qui travaillaient quand même dans les fabriques de munition!

Ces hommes toutefois furent enlevés à des occupations utiles, vêtus, exercés et nourris aux frais du pays; on les expédia outre-mer à nos dépens et on les garda là-bas à ne rien faire, une lourde charge, étant donnée la pénurie des approvisionnements en Angleterre pendant la guerre,—et tout cela parce que, au dire de sir Arthur Currie, le Gouvernement refusa de prendre ou d'accepter l'avis des experts. C'était payer bien cher la méconnaissance de l'avis d'experts désintéressés.

C'est là un article de fond de la *Gazette*.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député sait-il que pas un seul soldat ne fut envoyé outre-mer contre l'avis des experts? Si des soldats inaptes au service ont été expédiés en Angleterre, il faut donc s'en prendre aux experts.

M. ARCHAMBAULT: Le très honorable chef de l'opposition nie-t-il l'exactitude des assertions de sir Arthur Currie?

[M. Archambault.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Je nie l'exactitude de celle-là.

M. ARCHAMBAULT: Je suis heureux d'obtenir cette opinion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Donnez-nous un comité d'enquête.

M. ARCHAMBAULT: Mes honorables amis de la gauche se rendront compte que les mêmes critiques furent faites par sir Wilfrid Laurier, à la Chambre des communes, à la séance du 24 juillet 1917, page 3725 du hansard; mais je ne veux pas prendre inutilement le temps de la Chambre par la citation des paroles du regretté homme d'Etat. Les même critiques eurent lieu au sujet de l'équipement Oliver.

M. CLARK: Ces soldats furent-ils soumis à des examens médicaux avant d'être envoyés outre-mer?

M. ARCHAMBAULT: Oui; je le crois.

M. CLARK: Par qui furent-ils examinés?

M. ARCHAMBAULT: Par les médecins à la solde du gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui étaient-ils?

M. ARCHAMBAULT: Maintenant, monsieur l'Orateur, permettez-moi...

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dira-t-il qu'ils n'ont pas été recommandés par le représentant de Rimouski (sir Eugène Fiset)?

M. ARCHAMBAULT: Mon collègue de Rimouski peut fort bien se défendre lui-même.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il a suggéré la méthode de la nomination.

M. ARCHAMBAULT: Laissez-moi vous citer une déclaration de sir Wilfrid Laurier au sujet de l'équipement Oliver, à la Chambre des communes, en 1917, que l'on trouve à la page 24 des Débats de cette année:

Tous ceux qui m'entendent en ce moment savent que, d'après nos soldats qui sont revenus de la guerre depuis deux ans, l'équipement par nous fourni à nos troupes et acheté au Canada a dû, dès leur arrivée en Angleterre, être mis de côté comme dépourvu de toute valeur.

Tel est l'avertissement qui a été donné par sir Wilfrid Laurier en 1917, de même qu'il l'a fait pour les troupes envoyées outre-mer ainsi que pour le fusil Ross. Ces avertissements, à mon sens, sont une revendication pour la mémoire du grand homme d'Etat et un tribut d'hommage à la perspicacité de son jugement et à sa politique.

Avant d'avoir été assailli par les violentes protestations de la gauche, j'allais donner mes conclusions au sujet des assertions de sir Arthur Currie et déclarer à la Chambre que, à cause des dépenses inutiles de la guerre et pour avoir ignoré l'avis des experts, l'ancien ministère a accru la dette du pays de $247,313,394.

Je passe maintenant aux dépenses afférentes à la marine marchande du Canada et je me contenterai de mentionner des chiffres. Je ne rappellerai pas à la Chambre que la barque de l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries (l'hon. M. Ballantyne) triste incident, a sombré à Montréal, au cours de la dernière élection. Les dépenses relatives à cette marine inutile ont été de 80 millions. L'intérêt de 1920 à 1925, à une moyenne de 5.25 p. 100, s'est monté à $28,758,858, soit un total de $108,758,858.

Le troisième sujet que je veux traiter est la perte de revenus due aux obligations exemptes d'impôts. Prenant l'état de 1925 comme base et tenant compte du rachat de ces obligations, cette perte de 1920-1921 à celui de 1924-1925 s'élève à $110,420,452. L'intérêt sur les pertes d'une année à l'autre, à une moyenne de 5¼ p. 100 serait de $13,265,783, ce qui donne une perte globale de $123,686,235 pour l'émission de ces obligations exemptes d'impôts.

L'hon. M. STEVENS: L'honorable député veut-il nous dire comment il arrive à ce montant?

L'hon. M. LAPOINTE: Nous pourrions nommer un comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne veut pas de comité. Il veut simplement faire de la propagande électorale dans le hansard.

M. ARCHAMBAULT: En réponse à cette question, je dirai que ces calculs ont été préparés par un expert du département des Finances.

Le très hon. M. MEIGHEN: Par qui?

M. ARCHAMBAULT: J'ai ces chiffres en détail ici et je serai heureux de les inclure dans les Débats.

Le très hon. M. MEIGHEN: Donnez-les maintenant.

L'hon. M. STEVENS: Je ne tiens pas à faire aucune critique captieuse. Toutefois, il y a un point fort important si mon collègue veut bien me permettre une question. Je me demande comment l'honorable député peut obtenir ce résultat. Il y a des milliers de personnes qui possèdent des obligations libres d'impôt. Si ces obligations étaient imposables, il ne s'ensuit pas qu'elles seraient frappées d'un impôt sur le revenu. Nous devrions trouver quelles sont les obligations avant de faire aucun calcul.

M. ARCHAMBAULT: Je ne suis pas prêt à discuter la manière de calculer du département. Permettez-moi de répondre dès maintenant à la question de mon honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député me fournira-t-il le nom d'aucun être humain...

M. ARCHAMBAULT: Je n'ai pas d'ordres à recevoir du très honorable leader de l'opposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne donne pas d'ordres; je pose des questions.

M. ARCHAMBAULT: Tels sont les chiffres du fonctionnaire du ministère des Finances.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui?

M. ARCHAMBAULT: Je n'ai pas besoin de nommer qui que ce soit. Mon honorable ami niera-t-il que c'est là un état approximatif de la perte?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'affirme que ce sont là de pures inepties.

M. ARCHAMBAULT: J'ai lieu de croire que mon très honorable ami doit parler demain; il pourra nous exposer alors ses opinions à ce sujet.

L'hon. M. GRAHAM: Cela se comprend que mon honorable ami n'accepte pas l'opinion des experts.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en voudrais apprendre les noms avant de les reconnaître comme experts.

M. ARCHAMBAULT: J'aborde maintenant une question qui sans doute ne provoquera pas autant de discussion. Une autre perte que le Trésor national a essuyée par suite des erreurs du gouvernement précédent, c'est les 10 millions de dollars versés aux actionnaires du chemin de fer Nord-Canadien en échange d'actions dont la valeur, au dire de mon honorable ami l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) était absolument nulle. N'est-il pas vrai que dans le rapport qu'il rédigea mon honorable collègue affirma que ces actions n'avaient aucune valeur? N'empêche que le gouvernement précédent les paya dix millions. L'intérêt sur ce montant, capitalisé tous les ans depuis 1919 au taux moyen de 5¼ p. 100, s'élève à $3,808,167, ce qui donne un total de $13,808,167. Pour conclure, monsieur l'Orateur, si nous faisons l'ad-

dition de ces montants, $247,313,394, $108,758,858, $123,686,235 et $13,808,167, nous constatons que les erreurs et la mauvaise administration de nos prédécesseurs ont coûté au pays $493,566,654; et je rappelle que la dette publique du Canada avant la guerre était de seulement $335,000,000. Les intérêts annuels qu'il nous faut solder au présent exercice sur ce montant, supputés à un taux moyen de 5¼ p. 100, se chiffrent à $25,912,248, soit à peu près le double de nos charges d'intérêt en 1914.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a-t-il calculé le coût du Transcontinental et du Grand-Tronc, avec les intérêts depuis leur construction?

M. ARCHAMBAULT: Non; si mon honorable ami m'avait écouté...

Le très hon. M. MEIGHEN: Il arriverait à un total deux ou trois fois plus considérable que celui-là.

M. ARCHAMBAULT: ...il aurait remarqué qu'avant de parler de ces dépenses j'ai fait la réserve suivante: "Laissant de côté les difficultés presque insurmontables que nous léguèrent nos prédécesseurs, dans le domaine des chemins de fer, je vais citer les chiffres." Tout propos d'économie sied mal à un parti responsable de pareilles bévues. On peut s'écrier qu'il s'agit là de choses du passé. Peut-être; mais le passé est le meilleur guide des électeurs au moment d'une élection. Il leur faut étudier la conduite de l'ancien ministère lorsqu'il était au pouvoir. Aujourd'hui les hommes sont les mêmes et ils sont animés du même esprit; et si les électeurs canadiens leur confiaient de nouveau la direction des affaires nationales, les conséquences seraient tout aussi désastreuses.

Me sera-t-il permis, avant de terminer, de souligner quelque chose qui, dans mon opinion, est plus précieux encore pour notre pays que la saine administration, quelque chose qu'a accompli le ministère actuel; et il me fait plaisir de reconnaître que le Gouvernement a accompli cette grande tâche, avec la coopération du parti progressiste. Du temps de l'ancien ministère, quelques-unes des provinces n'avaient pas de représentant dans le cabinet; et les honorables collègues ont pu lire dans les journaux du parti conservateur ces critiques amères empreintes du fanatisme de race et de religion et de provincialisme.

Le très hon. M. MEIGHEN: Jamais de la vie.

M. ARCHAMBAULT: J'en ai moi-même fort bonne souvenance; et je sais parfaitement que l'honorable représentant ne me demandera pas d'en citer. Je le fis, voilà quelques années, un jour que mon honorable ami de Toronto-Ouest (M. Hocken) m'interrogea; la chose du reste est si patente qu'elle se passe de toute preuve. Pendant le régime de nos prédécesseurs, de 1911 à 1921, mais particulièrement en 1917, les députés conservateurs et les journaux conservateurs, tout le monde s'en souvient, lancèrent les pires attaques sur la question de religion et de race. Monsieur l'Orateur, lorsque le parti libéral arriva au pouvoir, le Dominion tout entier, de l'Atlantique au Pacifique, était en proie aux plus cruelles dissensions, nées de ces diatribes violentes. Le premier objet que le premier ministre se proposa, et vers l'accomplissement duquel il concentra tous ses efforts,—je le dis à sa louange,—fut de restaurer cette harmonie qui est essentielle au bien-être national. Certes, la tâche n'était pas facile. Tout le pays était troublé par le ressentiment et la haine. Les plaies ouvertes par la violence acerbe de l'ancien ministère étaient encore tout béantes et ensanglantées. Cela personne ne saurait le nier. C'était un problème ardu que d'extirper cet esprit de méfiance que nos prédécesseurs avaient semé parmi notre population de diverses régions et de race et de croyance différentes, que séparait un abîme. Mais le premier ministre (M. Mackenzie King), suivant les traces du grand homme d'Etat qui avait consacré toute sa vie à la tâche d'assurer au pays l'harmonie et l'union, assuma cette tâche à son tour; et je puis dire que le succès a couronné ses efforts. J'en appelle à vous, monsieur l'Orateur, j'en appelle aux honorables membres de cette Chambre: N'est-il pas vrai que depuis l'avènement du ministère actuel la Chambre n'est plus témoin de sorties pareilles?

J'ai dit, il y a un instant, que c'était grâce non seulement au premier ministre, mais aussi au concours du parti progressiste. Si les tories ont cessé ce genre d'attaques, c'est parce qu'ils savent très bien que les progressistes ne les admettraient pas. Que ce Parlement est différent de l'ancien! Quelle différence aussi dans les journaux. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député voudrait-il avoir l'obligeance de nous citer un exemple? Cela ne lui prendrait pas beaucoup de temps de nous en citer un seul. Peut-être un de ses collègues là-bas lui présenterait-il la contre-partie?

M. ARCHAMBAULT: Je sais que le très honorable leader de l'opposition a recours à ses stratagèmes ordinaires pour essayer de m'interrompre au milieu d'une phrase. Je les accepte avec bien d'autres. Je disais donc que le Parlement actuel est différent du Parle-

ment antérieur à 1921. Je disais aussi que la presse a changé et que nous n'entendons plus de ces attaques, sauf peut-être de la part des conservateurs de Montréal qui les ont fait renaître dans les discours dont j'ai parlé il y a un instant. Mais je suis convaincu que le peuple, après avoir tant souffert de ces polémiques passées qui ont entravé et retardé notre progrès, ne sera guère disposé à confier son sort aux semeurs de disputes et de désaccord, mais qu'il laissera plutôt celui qui a consacré le meilleur de son énergie et de son patriotisme à guérir ce qui semblait incurable et à cimenter ce qui paraissait impossible à lier, achever son œuvre et faire disparaître définitivement de notre pays les derniers vestiges de désunion et de discorde.

M. R. B. HANSON (York-Sunbury): Monsieur l'Orateur, on voudra bien me pardonner si, au cours des quelques remarques que j'ai à présenter sur le budget, je ne suis pas l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault) dans tout le dédale de la discussion politique par lequel il nous a fait passer, cet après-midi. En écoutant le discours de l'honorable député et particulièrement la dernière partie, je n'ai pu m'empêcher de penser qu'il doit y avoir un peu de vrai dans la rumeur que les journaux font courir depuis quelque temps, à savoir que l'honorable député de Chambly-Verchères est candidat à un poste ministériel et qu'il cherche aujourd'hui à gagner la place à laquelle il aspire. Je ne pense pas que la Chambre ni le pays en général aient à gagner, tant d'années après la fin des hostilités, à entendre rabâcher de vieilles histoires comme celle du fusil Ross et d'autres encore qui ont fait le sujet du discours de mon collègue, cet après-midi. Ce discours a été prononcé dans un but bien arrêté: celui d'une propagande électorale pour la province de mon honorable collègue; pas autre chose. Je lui demanderai à lui et à ses collègues du parti ministériel: Qui a imposé le fusil Ross aux Canadiens? Qui a armé la milice canadienne du fusil Ross et qui a fait en sorte qu'on ne puisse pas mettre un autre genre de fusil entre les mains des soldats canadiens partant pour la guerre?

Des VOIX: Les tories.

M. HANSON: Personne ne saurait mieux répondre qeu l'honorable député de Rimouski (sir Eugène Fiset) qui, à l'époque et pendant plusieurs années subséquentes, fut le chef administratif du département de la Milice. Il sait comme tout le monde au Canada que le fusil Ross, à tort ou à raison, fut imposé au pays par feu sir Frederick Borden et le gouvernement libéral. Rien n'indique que l'honorable député de Rimouski, qui fut à un moment donné ministre de la Milice et de la Défense nationale, ait jamais élevé la voix pour protester contre l'emploi du fusil Ross.

Sir EUGENE FISET: Jamais ministre.

M. HANSON: Je demande pardon à mon honorable collègue: sous-ministre et peut-être bientôt ministre, si je peux m'exprimer ainsi.

Il y a dans le discours de l'honorable député de Chambly-Verchères un ou deux sujets qu'il serait avantageux de commenter. Je prendrai d'abord ses remarques concernant l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion). En entendant les critiques qu'il a faites à son adresse, on pourrait supposer que c'est un crime de changer de parti ou d'opinion politique. Or, il y a beaucoup d'excellents citoyens qui, libéraux avant 1917, ont, cette année-là ou plus tard, quitté le parti libéral pour le parti conservateur, définitivement et pour de bonnes raisons. Beaucoup d'hommes éminents ont, à juste raison, changé de parti politique à cette époque, tout comme l'a fait l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River. Ils n'ont pas suivi l'exemple d'autres personnages, dont certains sont aujourd'hui membres de cette Chambre, qui n'ont changé de parti que temporairement parce que cela faisait leur affaire et qui sont ensuite revenus, au moment voulu, dans les rangs du parti libéral.

Avant de commencer son éloge du Gouvernement et son attaque contre l'ancien gouvernement l'honorable député a averti la Chambre et le pays de son attitude au sujet de l'imposition d'une première charge ayant précédence sur les autres charges imposées en vertu de la loi des Revenus Spéciaux de guerre. Je partage son avis sur l'injustice de cette loi et j'appuie ce qu'il en a dit, mais je désire néanmoins faire observer à la Chambre et au pays que l'honorable député a lui-même favorisé cette loi de son vote et que son attitude adoptée si tard lui sied mal. S'il a aujourd'hui raison, c'est qu'il avait tort jadis et qu'il a manqué à son devoir.

M. ARCHAMBAULT: Je ne veux pas interrompre mon honorable ami, mais je suis convaincu qu'il ne voudrait pas induire la Chambre en erreur. Il se trompe en disant que j'ai voté en faveur de cette résolution spéciale.

M. HANSON: Cette résolution ne s'est-elle pas transformée en loi comme résultat de l'adoption du budget de la dernière session? Elle est entrée en vigueur le 1er avril de cette année. L'honorable député n'a-t-il pas voté en faveur du budget? Je ne me souviens pas de cette résolution spéciale, mais je sais qu'il a appuyé le gouvernement qui a fait entrer

cette disposition spéciale aux statuts, et qu'il lui continue son appui.

M. ARCHAMBAULT: Oui, et je critique le Gouvernement à ce sujet. Peut-on agir d'une façon plus indépendante?

M. HANSON: Il s'y prend un peu tard. L'honorable député a donné son appui au gouvernement qui a donné force de loi à cette résolution spéciale et si les rumeurs sont vraies il est même en ce moment candidat à un portefeuille.

M. ARCHAMBAULT: Non, non, les rumeurs sont fausses.

M. HANSON: Cela ne m'inquiète pas beaucoup.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un poste de juge serait plus sûr.

L'hon. M. MANION: Oui, bien davantage.

M. ARCHAMBAULT: Ce sont des on-dits.

M. HANSON: Avant de critiquer le budget je désire parler un moment de certaines observations présentées la semaine dernière, au cours de ce débat, par l'honorable député de Cap-Breton-Sud-et-Richmond (M. Kyte). Là encore, il s'agissait d'un discours électoral. Piqué au vif par les justes critiques de l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River, il a reculé de trente ans dans l'histoire pour soumettre à la Chambre un argument *tu quoque*. A son sens, il a fort bien réussi. Mais on me permettra de faire observer à la Chambre que le voyage à Wembley n'était qu'une simple partie de plaisir que se sont accordé le whip en chef du parti libéral et son coadjuteur ainsi que le whip en chef des progressistes, alors que les voyages en Angleterre auxquels l'honorable député a fait allusion quand il a parlé de l'ancien ministre de la Défense (M. Guthrie) et de l'ancien ministre des Postes (M. Blondin) ont été des voyages d'affaires, et uniquement d'affaires. Que dirait le pays si les députés de la gauche fouillaient le dernier rapport de l'auditeur général pour examiner les dépenses du premier ministre à la dernière conférence impériale?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'aimerais voir l'honorable député agir ainsi.

M. HANSON: Ce n'est pas mon désir. Nous ne voulons pas que le premier ministre du pays aille assister à une conférence impériale sans avoir tout ce qu'il lui faut.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je répète que j'aimerais voir mon honorable ami agir ainsi.

[M. Hanson.]

M. HANSON: Je ne le conseille pas. Mais, si nous le faisions, cela cadrerait absolument avec la conduite de son whip en chef quand il a parlé de l'honorable député de Wellington-Sud, qui, comme ministre de la Milice, a été en Angleterre en 1921 et qui, soit dit en passant, n'est pas ici pour se défendre et expliquer son voyage. Mais ce qui intéresse le peuple et ce dont il se souvient en ce moment c'est que $4,200 de son argent ont été dépensés par le Gouvernement pour payer une partie de plaisir à trois membres de la Chambre. Il n'est pas, que je sache, un seul journal, ami ou adversaire du pouvoir, qui ait approuvé ces dépenses. Du reste, on ne saurait les défendre. Ces députés ont été à Wembley en simple partie de plaisir et n'avaient aucune mission officielle.

Je désire offrir au ministre intérimaire des Finances mes félicitations au sujet de la présentation du budget. Depuis que je suis arrivé comme nouveau député à la Chambre, lors de la session de 1922, j'ai toujours été traité par lui de le façon la plus courtoise et il me semble simplement juste de le déclarer en ce moment. Représentant des Provinces maritimes, je désire joindre l'expression de mes sympathies à celles qui ont déjà été adressées à l'honorable ministre des Finances (l'hon. M. Fielding). Nous qui venons d'une région relativement peu populeuse, aimons à nous glorifier du fait que les Provinces maritimes ont fourni au Canada depuis la Confédération trois premiers ministres et trois ministres des Finances d'une valeur et d'une réputation exceptionnelles. Voilà, je crois, une contribution bien de nature à enorgueillir une groupement comme le nôtre et un pays dont l'histoire, en somme, est encore courte. Et parmi ceux-là, le ministre des Finances actuel n'est pas le moindre. Sans partager ses opinions politiques, et tout en croyant qu'il s'est souvent trompé dans le passé, nous reconnaissons tous qu'il a bien servi son pays, et c'est un témoignage qu'à titre de député des Provinces maritimes, je désire lui rendre maintenant qu'il est arrivé peut-être au soir de sa vie.

Bien que je puisse féliciter le ministre intérimaire des Finances sur la forme de son exposé budgétaire, je n'en puis dire autant de la substance. La critique de son budget vient de quartiers et s'inspire de raisons différentes. Nos amis progressistes aiment à dire que c'est un budget temporisateur. Ils n'en sont pas satisfaits. Je me suis creusé la tête pour trouver un qualificatif approprié et il me semble que le terme convenable est un budget de prestidigitateur. Je me rappelle l'étonnement que me laissait toujours la lecture de l'exposé financier du ministre des Finances, entre 1896 et 1911, alors que j'étais jeune

et m'intéressais médiocrement à la chose publique. Sachant que le parti libéral était antiprotectionniste et libre-échangiste. Je n'arrivais pas à comprendre comment ce parti pouvait décemment, logiquement et en honneur, persister durant quinze ans dans la ligne de conduite qu'il tenait. Maintenant que me voici en Chambre, observant le Gouvernement et ses amis, j'ai la clef de l'énigme. En matière de douane, ce parti a toujours dissimulé. D'une part, il apaisse l'élément libre-échangiste en prônant le libre-échange ou l'abaissement des droits là où ce langage plaît, et d'autre part, il fait savoir secrètement aux industriels que les protectionnistes résolus n'ont rien à craindre du parti libéral. Comparant le budget de l'an dernier avec celui de cette année, celui de l'an passé qui tendait vers le libre-échange, et celui de cette année qui temporise, je me rends compte maintenant que le gouvernement actuel dirigé par le premier ministre, entend continuer la même tactique que le parti libéral suivit durant ses années de pouvoir antérieurement à 1911. Vous pouvez tromper une partie de la population quelque temps; vous pouvez tromper tout le monde pendant un certain temps; mais vous ne pouvez pas tromper tout le monde continuellement, et ceux qui veulent une politique douanière commencent à découvrir le jeu du parti libéral.

Il me semble que ce budget porte la marque de l'esprit astucieux du premier ministre. Les modifications douanières de l'an dernier portaient dans la direction du libre-échange et tendaient à diminuer les droits, si bien que la majorité des progressistes en étaient contents, tandis que les protectionnistes déterminés du parti libéral votaient contre. Elles causaient tant de joie au ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Stewart) représentant de la circonscription d'Argenteuil dans la province protectionniste de Québec, qu'il entrevoyait déjà la fin de la protection, s'attirant ainsi les reproches de ses meilleurs adeptes dans la circonscription, en fait on lui demandait de résigner. Le ministre de l'Intérieur continue d'affirmer que ce gouvernement est toujours libre-échangiste ou adepte de droits abaissés. Mais après ce discours budgétaire, il baisse de ton et il n'a plus la même confiance que les droits de douane seront sensiblement modifiés.

Mes honorables amis progressistes ont exprimé leur désapprobation sous forme d'un amendement, et s'ils représentent le sentiment populaire dans leurs circonscriptions, ils agiront conformément à la résolution de l'honorable député de Brandon (M. Forke) et ils voteront solidement contre le budget.

Après avoir observé ces honorables messieurs pendant près de quatre sessions, après avoir observé les gestes significatifs qu'on leur a faits de temps à autre de l'autre côté de cette Chambre, après avoir noté l'empressement avec lequel certains d'entre eux viennent au secours du Gouvernement chaque fois que ce dernier est exposé à un échec, ou l'empressement d'autres à s'abstenir d'un vote susceptible de mettre le Gouvernement en danger, je n'hésite pas à dire que le moment venu de prendre le vote sur le budget, un certain élément sera encore une fois prêt à sauver une fois de plus l'existence du Gouvernement. Je ne comprends pas pourquoi certains honorables députés usent plus longtemps de camouflage—nous savons tous ce qu'ils sont en cette Chambre. Je ne vois pas pourquoi ils ne pourraient se montrer aussi honnêtes que les honorables représentants de Muskoka (M. Hammell) et de Prescott (M. Binette) et prendre leur siège avec la droite dont ils font partie. Ce serait du moins de la décence politique.

M. ELLIOTT (Dundas): L'honorable monsieur a-t-il des ordres à nous donner?

M. HANSON: L'honorable député n'aura pas grand'chose à dire à ce sujet, d'après ce que je vois, après les prochaines élections dans le comté de Dundas.

M. ELLIOTT (Dundas): L'honorable député a déjà joué au prophète.

M. HANSON: Je n'ai jamais posé au prophète, mais tout le monde sait quelle est l'attitude des honorables députés occupant notre partie de la Chambre. Nous ne prêchons pas une chose pour en pratiquer une autre.

Je me suis demandé, monsieur l'Orateur, quelles étaient les vraies raisons qui ont porté l'honorable ministre intérimaire des Finances à abandonner son projet concernant la clause relative au "dumping". Est-ce à cause de l'opposition énergique qui s'est fait sentir dans l'Ouest canadien, par l'entremise des représentants de cette partie du pays, ou a-t-on jugé que c'était là un de ces projets prématurés et incertains que le Gouvernement a présentés en plus d'une occasion? Peut-être apprendrons-nous un peu plus tard la raison exacte de l'étouffement de cet enfant avant sa naissance. On en tirera quelque chose cependant; nos honorables amis qui siègent à ma gauche auront un prétexte, l'occasion, disons, d'appuyer le budget. J'oserai dire qu'au moins une douzaine d'entre eux appuieront le budget; probablement davantage, et ils auront une excuse pour leur acte.

Le point le plus déconcertant de ce budget, c'est qu'aucune des propositions qu'il contient ne vise au soulagement du peuple qui ploie sous le fardeau des impôts. Si le peuple

s'agite en ce moment, c'est dû surtout au fardeau des impôts fédéraux—oui, et des taxes provinciales et municipales—qu'il lui faut porter. A moins qu'il n'y ait amélioration sous ce rapport, surtout pour ce qui est de l'impôt sur le revenu, le capital va prendre la route de l'étranger. Ce pays a 3,000 milles de frontière qui touchent aux Etats-Unis et quiconque a étudié les principes du prélèvement des impôts, ou de l'économie politique, sait qu'un pays dont la situation géographique est semblable à la nôtre ne devrait pas porter un fardeau d'impôts beaucoup plus lourd que celui de ses voisins du Sud. Tant qu'il existera une différence marquée entre l'impôt sur le revenu du Canada et celui des Etats-Unis, l'émigration du Canada vers le Sud, où les impôts sont moins lourds, se perpétuera. Si les honorables députés ont des doutes à ce sujet, qu'ils s'adressent aux sociétés de dépôts et on leur fera des calculs qui indiqueront la différence entre l'impôt sur le revenu dans les deux pays. En voici un exemple concret. Je veux parler d'une personne qui vivait au Nouveau-Brunswick et qui, pendant des années, allait passer l'hiver en Floride. Récemment, il en est venu à la conclusion que vu la diminution, ou la promesse de diminution, des impôts aux Etats-Unis, il ferait beaucoup mieux de s'établir d'une façon permanente dans la Floride que de rester au Nouveau-Brunswick; et il se propose d'aller demeurer dans cet état. D'abord, il paiera moins d'impôts sur son revenu; puis, la Floride n'a pas de taxe sur les successions; le président des Etats-Unis, dans ses discours publics, a déclaré que l'autorité fédérale devrait abandonner le prélèvement de taxes sur les successions et devrait laisser cette question à l'état seul. Est-ce que certaines gens au Canada ne croient pas que cette mesure aura une influence marquée sur l'émigration du capital canadien aux Etats-Unis?

Permettez-moi d'étudier un instant l'effet d'une telle mesure. Si la différence est assez prononcée, le résultat est, presque sûrement, au désavantage de ce pays. Conséquemment, je dis que le Gouvernement devrait entreprendre, et entreprendre immédiatement, l'étude de la question de la différence dans l'impôt sur le revenu, et de réduire notre impôt au niveau, ou à peu près, de celui de la république voisine.

De plus, les diminutions des autres impôts vexatoires qui pèsent sur notre peuple ont été rares depuis l'avènement de l'administration actuelle. Il est vrai qu'après avoir porté l'impôt sur les ventes à 6 p. 100, le Gouvernement découvrit qu'il avait commis une erreur grave, vu que cet impôt se superposait et à cause de l'augmentation du coût de l'existence, et il le réduisit un peu au cours de la dernière session; mais on n'a pas encore atteint le niveau que les gens désirent. On n'a pas non plus réduit les autres impôts directs que ce Gouvernement a établis depuis qu'il est à la tête des affaires du pays.

L'hon. M. ROBB: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui rappeler seulement ceci: l'an dernier, nous avons enlevé complètement la taxe de vente sur l'outillage nécessaire à la production, nous l'avons réduite de 2½ p. 100 sur les chaussures et nous avons beaucoup allongé la liste des articles absolument exempts de la taxe de vente.

M. HANSON: Je le sais très bien. J'ai déjà dit que le Gouvernement, se rendant compte que ses résolutions de 1923 avaient été préparées trop à la hâte et mal digérées, a saisi la première occasion possible pour redresser les griefs qui avaient été ainsi créés, et personne mieux que le ministre intérimaire des Finances ne sait que ces griefs avaient été créés par le budget de 1923. Mais je tiens à dire à l'honorable ministre qu'il n'est pas encore allé assez loin et que nos gens réclament d'autres réductions des impôts.

L'hon. M. ROBB: Nous les leur accorderons en temps et lieu.

M. HANSON: Je ne suis pas bien sûr que l'honorable ministre le fasse; je ne crois pas qu'il soit au pouvoir pour leur accorder cela après une autre élection. Il n'y a aucun doute qu'une chose qui trouble aujourd'hui les hommes d'affaires de notre pays, ce ne soit le coût excessivement élevé des transactions commerciales et la taxe de vente est au nombre des choses qui comptent le plus dans ce coût. Je ne m'oppose certes pas à une taxe de vente raisonnable, mais une taxe de superposition cemme celle-ci est un fardeau pour le peuple, et à tort ou à raison, ce dernier s'en plaint. C'est partout le sujet des conversations. Que l'on assiste à une réunion d'un conseil d'administration ou à une assemblée d'actionnaires, que l'on discute des questions commerciales devant une chambre de commerce de notre pays, on aura à répondre à cette question: "Quand donc le Gouvernement du pays va-t-il commencer à réduire les impôts?"

M. EULER: Puis-je poser une question, rien que pour me renseigner? Il est possible que la réponse arrive dans son ordre régulier. Si l'on réduit les impôts, comme mon honorable ami le suggère,—et je voudrais, pour ma part, les voir réduire,—quels autres moyens prendrait-il pour obtenir des revenus?

M. HANSON: Je songeais à répondre précisément à la question que l'honorable député vient de me poser. Il est vrai que, pour équilibrer le budget du pays, il faut avoir des revenus. Il est également vrai, et c'est même un axiome, qu'il y a deux moyens d'équilibrer un budget; l'un est de taxer pour faire face aux dépenses et l'autre est de réduire les dépenses. Nous n'avons guère été témoins d'efforts de la part du Gouvernement actuel pour réduire les dépenses.

L'hon. M. ROBB: Oh! oui, nous nous y sommes appliqués.

M. HANSON: Très peu. Il est vrai que la situation commerciale en ce pays durant les derniers douze mois a été tellement mauvaise qu'il y a eu une perte de 52 millions dans les revenus, mais cela ne provenait pas absolument de la réduction de la taxe de vente. Cela était dû à la diminution du chiffre d'affaires en ce pays, et si l'honorable ministre ne le croit pas, qu'il s'adresse à n'importe quelle chambre de compensation, banque ou maison de gros, du moins dans ma région, et toutes lui diront qu'il y a eu diminution dans le volume des affaires durant les derniers douze mois, et voilà pourquoi les revenus ont diminué, surtout ceux provenant de la taxe de vente.

L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) m'a posé une question très juste et j'allais lui répondre. Il n'y a qu'un remède convenable à apporter pour équilibrer le budget de ce pays à cette étape de son existence, et c'est de réduire les dépenses à l'extrême limite, mais ce n'est pas d'augmenter les taxes. Le peuple canadien est aujourd'hui taxé jusqu'à la limite et même au delà, il paie plus qu'il n'avait jamais rêvé d'être appelé à payer; le remède qu'il faut, selon moi, remède qui, je le crois, sera approuvé par le contribuable ordinaire, c'est que l'on comprime les dépenses gouvernmentales, non seulement dans le domaine fénéral, mais aussi dans les domaines provincial et municipal, et qu'on les réduise au possible. On ne devrait jamais tolérer un seul instant des choses comme l'achat de l'hôtel Scribe. L'argent dépensé pour cela vient des contribuables, soit sous forme d'avances faites aux chemins de fer nationaux, soit sous forme d'obligations garanties par le peuple de ce pays. L'installation d'un champ de golf d'un quart de million par les chemins de fer nationaux canadiens est un échantillon de gaspillage que le peuple n'est pas disposé à endurer. La dépense d'un autre quart de million par sir Henry Thornton et ses collègues pour établir la radiotéléphonie sur le réseau du National-Canadien est un autre exemple de dépense inutile.

L'hon. M. GRAHAM: Je crains que mon honorable ami n'exagère les chiffres qu'il cite.

M. HANSON: J'ose dire que, lorsque nous connaîtrons tous les faits, quand seront achevées les stations maintenant en cours de construction, les dépenses imputables sur le capital faites par les chemins de fer nationaux pour la radiophonie dépasseront $250,000.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une prophétie

M. HANSON: Je désire demander au ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) comment on peut expliquer la dépense de $80,000 faite pour un poste radiotéléphonique dans la ville de Moncton, quand les gens qui demeurent près d'un embranchement dans mon comté ne peuvent obtenir la construction d'un abri pour les garantir des bises froides de janvier et lequel ne coûterait que $150. En certains cas, on ne peut obtenir de combustible pour chauffer les abris déjà construits sur les lignes des chemins de fer Nationaux. Plusieurs fois on s'est plaint à moi que, en certains abris érigés pour loger les gens qui attendent leur train, il n'y avait pas de combustible pour les réchauffer et les garantir contre le froid de l'hiver. Néanmoins sir Henry Thornton, si je suis bien informé, a dépensé $80,000 pour construire un poste rediotéléphonique à Moncton seulement, et les dépenses imputables sur le capital, au compte du radio, dans tout le pays, s'élèveront au moins à un quart de million. Je dis franchement que, à mon humble avis, les gens désapprouvent ce genre de dépenses, quand le fonctionnement des trains n'est pas convenable sur plusieurs embranchements, quand ils doivent se contenter de trois trains par semaine en plusieurs endroits où toujours, avant que ce gouvernement prît les rênes du pouvoir, ils avaient au moins un train par jour, et quand certaines villes, qui avaient auparavant un service de chemin de fer, doivent établir un service d'autobus. J'ajoute que, si nous pouvions obtenir les renseignements que j'ai demandés au sujet de plusieurs points concernant le chemin de fer National-Canadien, l'on verrait que, tandis que les employés subalternes de cette voie ferrée ont été portés du rang de chef de train de voyageurs à celui de chef de train de marchandises, du rang de chef de train de marchandises à celui de garde-frein et du rang de garde-frein à celui de porteur de journaux et ainsi de suite à tous les degrés de l'échelle, les employés supérieurs, les chefs de service et les administrateurs de districts, touchaient les traitements les plus élevés de l'histoire du pays. J'ai su par hasard, bien que je ne puisse obtenir ce renseignement ici, que le gérant général de Moncton reçoit aujourd'hui une somme plus forte que n'a jamais versée

l'ancienne administration de l'Intercolonial. J'affirme très sincèrement et sans réserve, et j'aimerais que le pays connût cette critique, que, bien que nous ayons consenti et que le pays ait consenti à laisser carte blanche à sir Henry Thornton dans l'exploitation des chemins de fer Nationaux, le pays commence à se fatiguer de la façon dont le réseau est exploité. Les prix de transport imposés sur les voies de l'Intercolonial sont si élevés que l'on ne peut entreprendre de transporter des denrées d'une gare à l'autre. Demandez à l'honorable ministre de la Défense nationale (l'hon. M. Macdonald) quel est le prix de transport du charbon dans son comté? Le prix de transport de la houille d'un endroit à un autre en certaines régions des Provinces maritimes est plus élevé que la valeur du charbon, et les habitants de ces provinces en ont assez de l'administration des chemins de fer Nationaux.

J'ajoute ceci: je ne crois pas qu'il soit possible, malgré ce qu'a dit l'honorable secrétaire d'Etat (l'hon. M. Copp) avant la dernière élection fédérale, de redonner aux anciennes voies ferrées de l'Etat leur ancien mode d'administration; en réalité je ne crois pas que ce soit à désirer. Il me fait plaisir de constater que le ministre des Chemins de fer est à son siège et entend ce que j'ai à dire sur ce sujet: Vu notre situation géographique, étant donné le fait que dans l'Est du Canada la population est dispensée et que la production n'est peut-être pas aussi considérable qu'elle devrait l'être; étant donné le fait que, par suite de tarifs douaniers défavorables et la perte d'autres débouchés, nous ne pouvons, dans les conditions actuelles, faire le commerce avec les autres parties du pays, les Provinces maritimes doivent recevoir un traitement de faveur en ce qui concerne les prix de transport. Il ne serait pas bon de dire qu'il doit y avoir égalité dans les prix de transport. On ne peut appliquer ce régime avec succès en notre pays. La géographie est contre nous, la concurrence des transport par eau agit contre nous; et la seule solution aux ennuis qu'éprouvent les Provinces maritimes en matière de commerce interprovincial est d'accorder à ces provinces un traitement de faveur. L'on peut parler de ce problème jusqu'au jour du jugement dernier, et l'on ne trouvera pas d'autre solution. Il y a des années, il existait des traitements de préférence; il y a des années, les établissements industriels de ma ville pouvaient soutenir la concurrence avec ceux de la province de Québec ou d'ailleurs et ils expédiaient leurs produits d'un océan à l'autre. Aujourd'hui, ces établissements sont dans une position défavorable par suite de l'abolition de ces prix de faveur et ils ne peuvent plus soutenir la concurrence que l'on remarque actuellement dans le commerce canadien.

M. EULER: L'honorable député serait-il d'avis que les prix de transport fussent fixés par le Gouvernement plutôt que par la commission des chemins de fer?

M. HANSON: Non, je ne le ferais pas; mais si vous vous adressez à la commission des chemins de fer...

Le très hon. M. MEIGHEN: Et que dites-vous de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau?

M. HANSON: Oui, avant de répondre directement à mon honorable ami je dirai: En 1922, en cette Chambre, nous avons eu un exemple de la réglementation gouvernementale des tarifs du transport des marchandises. Quand le gouvernement, par sa volte-face —si je puis ainsi parler—et après avoir fait se déjuger certains députés qui font maintenant partie du cabinet, imposa de nouveau au pays les tarifs de l'accord du Nid-de-Corbeau, sur le blé et les produits du blé, il porta un rude contre-coup aux intérêts bien compris des Provinces maritimes, privant les producteurs d'une diminution de 25 p. 100 sur les prix de transport de la houille, le produit le plus important produit de cette région. Il y a quatre ans que les gens des Provinces maritimes peinent ainsi dans une situation désavantageuse due à la loi d'exceptions présentée et mise en vigueur, dans ce temps-là, par le gouvernement du jour. Oh! non je ne suis pas d'opinion que le gouvernement établisse les tarifs de transport, mais j'affirme: si bonne que soit en théorie l'égalisation des prix de transport, il n'est pas possible de la réaliser pour l'extrême Est ou l'extrême Ouest. Il est indéniable qu'on ne peut l'établir dans les Provinces maritimes. Je me risque à affirmer que les gens de cette partie du pays ne serons ni satisfaits, ni contents, et qu'on ne peut s'attendre à une reprise des affaires ou des relations commerciales entre les Provinces maritimes et le reste du Canada, tant qu'on n'aura pas procédé à un remaniement des tarifs de façon à assurer un traitement de faveur à cette partie du pays,

M. PUTNAM: Quand y a-t-il eu du commerce interprovincial dans les Provinces maritimes?

M. HANSON: Mon honorable ami a dû dormir du sommeil de Rip Van Winkle; j'aimerais à l'inviter à venir visiter ma ville; je lui ferais voir une fabrique d'où sortent les meilleures chaussures en vente au Canada. Cette fabrique existe depuis 1894 et a toujours fait honneur à la ville de Fredericton. Je pourrais dire à mon collègue que, à certaines an-

nées 75 p. 100 du rendement de cette usine ont été expédiés dans l'Ouest canadien, sur la côte du Pacifique. Qu'il vienne passer une journée et je lui ferai visiter un autre établissement qui le premier a construit des canots en cèdre recouverts en toile. Cette industrie a pris de l'extension à ce point qu'elle emploie une centaine des meilleurs ouvriers du Nouveau-Brunswick; tous ses produits sont vendus à l'ouest de Montréal, sauf quelques commandes qui sont exécutées dans les environs.

L'hon. M. GRAHAM: Aucune de ces industries n'a suspendu ses opérations?

M. HANSON: Non; je suis heureux que l'honorable ministre me fasse penser à cela. Je vais lui apprendre que la fabrique de chaussures Hart, dont nous étions si fiers ne fonctionne que les trois quarts du temps, et le plus souvent que la moitié depuis que ce Gouvernement est au pouvoir. Et ce n'est qu'à la faveur d'une sage administration personnelle et en sollicitant des commandes par tout le pays qu'on est parvenu à se maintenir. Au surplus j'apprendrai à l'honorable ministre qu'une filature, située à trois milles de notre ville, et employant 800 ouvriers, ne fonctionne que les deux-tiers et peut-être les trois-quarts du temps, chaque année, depuis 1921. Cette filature fut établie sous le régime de la politique nationale par un des vieux pionniers de ce pays, un homme qui a entrevu que notre pays ne serait pas toujours celui des bûcherons et des porteurs d'eau. Ce monsieur aurait pu aussi bien placer ses capitaux dans l'entreprise du Pacifique-Canadien ou s'en servir pour acheter des obligations du Gouvernement, mais il a préféré les consacrer à établir une industrie dans ce coin du pays qu'il habitait, afin de donner du travail à l'ouvrier canadien, qui à son tour fera vivre l'agriculteur canadien en achetant ses produits. Et la ville où j'habite, pardonnez-moi de traiter de ce sujet un peu personnel, nous offre un exemple des avantages qui peuvent découler d'une politique de protection modérée. Elle est à demi-manufacturière et à demi agricole. A l'exception d'un surplus de pommes de terre et de quelques autres denrées les gens que ces industries emploient achètent tout ce que les cultivateurs de l'endroit font produire. Prenons par exemple la petite ville de Marysville que j'ai présentement à l'esprit. Le ministre doit la connaître; le secrétaire d'Etat la connaît bien. Elle n'a guère qu'un peu moins que trois mille habitants. Elle n'a d'autre industrie que la "Canadian Coloured Cotton Limited"; il y a quelques années elle a fait l'acquisition de la filature de la compagnie Gibson. Huit cents hommes, ouvriers experts, sont à son emploi et c'est elle qui fait vivre toute la ville. La population consomme tous les produits agricoles de la belle vallée de Nashwaak et de la région avoisinante. Les industries distribuent de grandes sommes en salaires dans cette contrée et la fermeture des fabriques, un seul jour par semaine, a sa répercussion sur la prospérité générale de la région.

M. PUTNAM: L'honorable député soutient-il que le transport de marchandises des Provinces maritimes au centre du Canada, a sensiblement diminué, depuis que ses amis ne sont plus aux affaires?

M. HANSON: Non, mais j'affirme que les prix de transport seraient de vingt ou vingt-cinq pour 100 moindres sans l'attitude de ce Gouvernement en 1922, relativement au taux de transport des denrées principales, telles que le charbon, le fer, etc., alors que M. Beatty, du Pacifique-Canadien, fit devant un comité spécial certaines propositions touchant les diminutions de tarifs que nous espérions obtenir pour les Provinces maritimes, mais qu'on nous a refusées, parce que le Gouvernement s'est vendu aux progressistes, pour obtenir leur appui durant la session...

Quelques VOIX: A l'ordre! A l'ordre!

M. HANSON: L'expression est parlementaire, je crois. Si elle ne l'est pas, je la retire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami pourrait employer une expression plus forte.

M. HANSON: Je n'entends pas violer la bienséance parlementaire.

L'hon. CHARLES STEWART: Je prierais mon ami de faire preuve d'équité dans sa déclaration relative au charbon. Il sait que le prix de transport de la houille de la Nouvelle-Ecosse ou des Provinces maritimes, vers l'Ouest, est inférieur à celui des Etats-Unis ou de l'Ouest canadien. Je parle des prix de transport direct. Au dire de l'honorable député, le tarif de transport du charbon a subi une forte hausse, mais en réalité il est plus bas à partir des Provinces maritimes dans la direction de Québec et autres points à l'ouest, qu'à partir de l'Ouest du Canada, dans la direction de l'est ou des Etats-Unis.

M. HANSON: Mon honorable ami sait que dans le cas de certains chargements houilliers des Provinces maritimes, il y a concurrence par voie d'eau. Je vois le ministre secouer la tête. Qu'il aille à la commission des chemins de fer et consulte un petit homme de cinq pieds de taille et d'un poids d'une centaine de livres, et cet homme lui en apprendra plus long en fait de prix de transport par voie

ferrée et de disparités de traitement que tous les ministres n'en sauront jamais.

L'hon. CHARLES STEWART: Les ministres sont peut-être des lourdauds, mais ce n'est pas là la question. L'honorable député a prétendu que les prix ont augmenté. J'attire son attention sur le fait qu'ils sont inférieurs à ceux des Etats-Unis, et à ceux de l'Ouest dans la direction ouest-est.

M. HANSON: Peut-être bien. J'ignore si c'est vrai ou non. Je crois volontiers le ministre sur parole, mais ce que je cherche à établir, c'est que sans l'attitude de ce Gouvernement en 1922, alors que sous la férule du whip du parti, certains partisans du Gouvernement siégeant en face ont voté contre les propositions faites par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, il y aurait eu une diminution substantielle de tous les taux de transport des marchandises, et en particulier des principales denrées, et les Provinces maritimes auraient recueilli les fruits de cette baisse durant toutes les années subséquentes, mais nous n'avons pas obtenu de diminution.

L'hon. M. CHARLES STEWART: C'est mon honorable ami qui le dit.

M. HANSON: Je puis le démontrer et on ne nie pas beaucoup la chose, je crois. Je n'ai pas la documentation voulue sous la main, mais elle est dans mes dossiers, je pense.

L'hon. M. CHARLES STEWART: J'en crois mon honorable ami sur parole.

M. HANSON: La déclaration du président du Pacifique-Canadien est là, et M. Lanigan dans sa déposition devant ce comité l'a développée amplement, je le sais, et M. Hanna alors président des chemins de fer nationaux, a réitéré la même déclaration, à savoir que si le Gouvernement donnait carte blanche à la commission des chemins de fer, que s'il suspendait l'accord du pas du Nid-de-Corbeau, et en particulier au sujet du blé et des produits du blé, nous obtiendrions par tout le Canada une diminution générale des prix de transport des marchandises et une baisse spéciale des tarifs pour les principales denrées. Mais le Gouvernement du jour, pour des raisons d'ordre politique, je dis bien, sacrifia les provinces de l'Est, sacrifia la Colombie-Anglaise, l'Ontario, Québec et les Provinces maritimes, et rétablit les prix du pas du Nid-de-Corbeau au sujet du blé et des produits du blé. La conséquence, c'est qu'on envoya promener les Provinces maritimes en particulier, et on ne l'oublie pas là-bas. Veuillez me croire que lorsque vous atteignez l'expéditeur dans sa bourse et qu'il est convaincu que d'autres régions ont reçu un traitement de faveur à ses dépens, il s'en souviendra en votant le jour de l'élection. Voilà pourquoi le ministre de la Défense nationale et son collègue le secrétaire d'Etat ne sont pas très désireux d'avancer les élections générales. Je vois le ministre de la Défense se représenter devant ses électeurs de Pictou et leur dire: On a relevé le droit sur le charbon menu; c'est tout ce que j'ai à invoquer à la place des réformes que je vous avais promises.

Les aciéries de New-Glasgow sont encore inactives. Les usines métallurgiques de la Nova Scotia Steel Company à Pictou n'existent pour ainsi dire plus.

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Le renseignement donné à notre collègue concernant les usines de Pictou est inexact. Les usines sont en plein fonctionnement.

M. HANSON: Je renvoie le ministre à la lettre publiée dans les journaux d'Halifax, il y a quelques semaines, par M. Thomas Cantley, ancien gérant de la Nova Scotia Steel Company, dans laquelle il parle de l'état de l'industrie métallurgique dans le comté de Pictou.

Le secrétaire d'Etat ne retournerait pas répéter à Moncton ce qu'il disait en 1921, juste la veille que le chef de l'opposition visita cette ville. J'ai encore le discours qu'il prononça et dans lequel il promit mer et monde au sujet de l'Intercolonial.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): J'y serai en temps et lieu.

M. HANSON: Le ministre dit qu'il y sera en temps et lieu. J'en doute fort.

Un DEPUTE: Le député de York-Sunbury (M. Hanson) y sera-t-il?

M. HANSON: Ne vous inquiétez pas de moi. Je me tirerai d'affaire. L'honorable député de Waterloo (M. Euler) m'a posé une question bien raisonnable. Le budget ne peut être équilibré que de deux manières: soit en augmentant les impôts, soit en diminuant les dépenses. Le Gouvernement n'a pas été heureux dans ses tentatives d'augmenter les impôts. J'aimerais voir quel effet aurait en Canada la création d'une commission comme celle qui fut présidée par M. Geddes en Angleterre. J'en parle en pensant aux membres de notre Gouvernement, surtout à ceux qui dirigent des départements à budget de dépense. Il est peut-être très difficile de réduire les dépenses. Il ne devrait pas être difficile en 1925 de supprimer l'appât électoral ou l'assiette au beurre ("pork barrel"). On ne l'a pas beaucoup vu ce "pork

barrel" dans les deux derniers budgets, mais en 1923 il siégeait encore en souverain.

Un DEPUTE: Que veut dire le "pork barrel"?

M. HANSON: Le collègue qui m'interrompt n'est évidemment pas au courant de notre histoire politique...

M. POWER: Pas de celle-là.

M. HANSON: ..s'il faut lui expliquer cela. S'il veut comprendre la signification du "pork barrel" il n'a qu'à examiner les crédits supplémentaires de 1923 et le budget principal de la même année, aux chapitres s'appliquant à la Nouvelle-Ecosse. Il comprendra ce qu'il faut entendre par cette expression.

M. ROBICHAUD: En avez-vous eu votre part dans York-Sunbury?

M. HANSON: Pas à ma connaissance; mais la localité de Shippigan a, de mémoire d'homme, toujours émargé au budget fédéral. Peut-être a-t-on eu raison de favoriser Shippigan. J'ai déjà passé par là et je sais la condition dans laquelle les pêcheurs ont à passer leur vie. Je ne trouve pas à redire qu'on leur vienne en aide. Mais en 1925, après la terrible guerre que nous avons eue; quand les finances de l'Etat sont si ébranlées; quand il est si difficile de faire des économies, je ne saurais que dénoncer un gouvernement, quelle que soit sa valeur, de recourir à l'achat des consciences, à la corruption des circonstances électorales. L'honorable député de Yale (M. Sterling) nous en cite une preuve...

L'hon. M. GRAHAM: L'orateur est-il sur le point de finir? Sinon, il faudrait suspendre la séance, car il passe six heures.

M. HANSON: Je propose la suspension, car je ne suis pas rendu à la moitié de mon discours.

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

Reprise de la séance

M. HANSON: Au moment de la suspension, monsieur l'Orateur j'expliquais à certains collègues siégeant à ma gauche ce que veut dire le "pork barrel" (corruption électorale). Je me suis bien fait comprendre de mes honorables amis, je l'espère, et il sera inutile pour moi de revenir longuement sur ce sujet, sauf pour affirmer encore une fois que tout gouvernement, qui recourt à de pareilles tactiques, dans la situation actuelle des finances canadiennes, mérite la plus sévère réprobation de la part des électeurs. Peu importe le parti politique qui tente de tirer profit de cette pratique, ce système est injuste et déraisonnable à n'importe quel temps et surtout actuellement, quand le pays traverse une crise financière aussi terrible.

L'honorable député de Brandon (M. Forke), dans son discours sur le budget, a fait une assertion qui doit être contredite, savoir que les sommes perçues au moyen de l'impôt sur le revenu constituent un indice de prospérité. Quoique les prémisses posées par mon honorable ami fussent exactes, il n'était pas du tout fondé à en tirer cette conclusion. Voici les propres paroles de l'honorable représentant de Brandon:

> Il est possible que la richesse du pays soit partagée parmi un plus petit nombre; qu'il existe plus de richesse et aussi plus de pauvreté au Canada; ainsi peut s'expliquer l'augmentation de l'impôt sur le revenu. Si c'est vrai, le fait est déplorable; c'est un état de choses dont nous ne voulons pas. Néanmoins, j'aimerais que le ministre intérimaire des Finances nous dît ce qu'il croit être la raison de cette augmentation de l'impôt sur le revenu dans la situation actuelle du pays.

Les chiffres officiels sont loin d'appuyer les prémisses de mon honorable ami, ils font voir au contraire que la perception de l'impôt sur le revenu n'accuse aucune augmentation au cours des trois dernières exercices. J'ai sous les yeux un court tableau donnant les sommes encaissées de ce chef. Au cours de l'exercice 1922-1923, les sommes perçues pour l'impôt sur le revenu se sont élevées à $59,711,538 et pour ce qui est de la taxe sur les bénéfices abandonnée après le 31 décembre 1920, le trésor public a encaissé $13,031,461. Pour l'exercice 1923-1924, l'impôt sur le revenu a rapporté la somme de $54,204,027 et la taxe sur les bénéfices $4,752,680. Pour l'exercice 1924-1925, l'impôt sur le revenu a rapporté la somme de $56,550,000 et la taxe sur les bénéfices, $2,400,000. Bref, il y a trois ans, le trésor percevait de ces deux sources,—et il ne faut pas l'oublier ces sommes proviennent toutes du revenu,—les montants respectifs de $72,743,000, $58,956,000 et $58,950,000. Voilà qui établit non seulement que les prémisses de mon honorable ami de Brandon sont fausses mais aussi que ses conclusions sont erronées. Je tiens à répéter l'assertion que j'ai faite avant le dîner, savoir que si l'impôt sur le revenu est maintenu à son niveau actuel, nous verrons diminuer les recettes provenant de cette source; de fait, les capitalistes vivant des revenus provenant des sommes qu'ils ont converties en valeurs auront une tendance à les placer dans les pays où l'impôt sur le revenu est moins lourd, surtout lorsqu'il est si facile de traverser la frontière pour arriver à ce résultat désirable. Il est à ma connaissance personnelle que nombre de gens à l'aise ont déjà eu recours à ce procédé.

Avons-nous assez entendu répéter sur tous les tons, monsieur l'Orateur, au cours des deux

derniers débats sur le budget, que le Canada a réussi à rétablir l'équilibre dans ses finances. Cependant, le Gouvernement n'a pas réussi à équilibrer le budget en dépit des assertions à cet effet du ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) et des honorables députés de la droite. L'année dernière, le Gouvernement s'est vanté que le surplus des recettes sur les dépenses s'élèvait à 35 millions. Les surplus toutefois se fabriquent de différentes manières. Quiconque est un peu au fait des méthodes de comptabilité, ou à quelque chose à faire avec l'administration d'une grande entreprise d'affaires, sait fort bien que les excédents se réduisent en grande partie à une question de comptabilité. Et c'est grâce à de nouvelles méthodes de tenue des livres que le Gouvernement a été en mesure de faire voir un surplus fictif de 35 millions l'année dernière et de $1,800,000 cette année.

Cependant, il ne suffit pas de dire que "nous avons suivi tout simplement la coutume en honneur sous le régime de nos prédécesseurs". Que le Gouvernement ait suivi ou non les méthodes en honneur sous le régime de ses prédécesseurs, je n'en sais rien. Nous sommes portés à le croire toutefois, étant donné le certificat que le Gouvernement a fait décerner à son budget par des comptables experts à son emploi; c'est-à-dire que le bilan, a été préparé comme par les années passées. Je suppose donc que le certificat des vérificateurs est exact. Ces méthodes de comptabilité toutefois ne racontent pas toute l'histoire que le peuple canadien désire entendre. Il est sans doute désirable, toutes choses étant égales, que le budget soit équilibré. A mon avis, tous nos efforts devraient tendre dans cette direction. Mais par respect pour lui-même et pour le peuple canadien, le Gouvernement ne devrait pas affirmer qu'il a réussi à rétablir l'équilibre du budget tant qu'il lui faudra débourser les sommes énormes qu'il verse chaque année au National-Canadien—surtout en espèces, quand il est en fonds, ou par voie d'emprunts garantis quand le trésor public est à sec. Les sommes ainsi avancées deviennent immédiatement un actif improductif comme la dette d'une compagnie subsidiaire. Ceux qui connaissent les détails de l'administration des grandes compagnies qui possèdent des entreprises subsidiaires se rendront compte du premier coup d'œil qu'aucune banque, aucune maison de courtage cherchant à placer une émission d'obligations en rapport avec un vaste projet commercial, ne tiendrait sérieusement compte à titre d'actif des sommes dues par une compagnie subsidiaire à la compagnie principale. On ne tient pas compte de ces sommes; elles n'entrent pas en ligne de compte. Il n'est pas juste pour le peuple, que cela ait été la coutume il y a cinq ou quatre ans, ou même l'an dernier, de dire que nous avons équilibré notre budget alors que c'est loin d'être la vérité. Cette assertion peut induire en erreur celui qui n'est pas au courant de l'administration des affaires du pays, mais non pas celui qui prête une attention intelligente à l'étude de ce problème. Il est possible qu'étant donnée la manière dont sont tenus les livres de l'Etat, le ministre ait raison, techniquement parlant, d'avoir présenté un surplus l'an dernier et de nous montrer un soi-disant surplus cette année. Mais au point de vue de débit et de crédit de même que des contribuables, ce n'est pas une juste manière de procéder et plus tôt on s'en tiendra aux faits, mieux ce sera, non seulement pour le pays, mais pour le Gouvernement lui-même. Envisageons la situation franchement.

Je reviens pour un instant à la question qui m'a été posée par mon collègue de Waterloo-Nord (M. Euler), à savoir quelle suggestion j'ai à faire au sujet de l'équilibre du budget. Cette question est raisonnable et je m'y attendais. Voici ce que je propose: Ayant causé du sujet avec des ministres de la couronne, je comprends qu'il est plus facile de conseiller de diminuer les dépenses que de le faire. Sans être dans le secret des dieux, je présume que le Gouvernement du Canada est dans la même situation que celui de l'Angleterre s'est trouvé aussitôt après la guerre. En ce qui concerne cette question d'économie, il s'est trouvé dans les mains d'une bureaucratie composée de l'aristocratie des fonctionnaires civils du pays. Les chefs des départements, probablement avec la meilleure intention du monde, vous diront que telles et telles choses ne peuvent être accomplies. Dans le désir de donner plus d'importance à leurs services respectifs, ils affirmeront qu'il est impossible de réduire leur personnel ou de rogner leurs dépenses. A moins que le ministre n'ait beaucoup de courage, d'habileté et de persévérance, il constatera en cherchant à diminuer les dépenses qu'il se frappe à un mur de pierre, à cause de cette bureaucratie qui existe dans les cercles ministériels, surtout parmi les chefs de départements.

Le public s'attend de bonne foi que les frais de la gestion des affaires du pays, en ce qui concerne les dépenses facultatives, soient réduits, et il incombe aux membres du conseil de s'efforcer sincèrement d'y réussir. Je crois qu'ils en comprennent l'importance aussi bien que qui que ce soit et que souvent ils ont les mains liées. Je proposerais donc, si les ministres se trouvent en cette posture, de nommer une commission comme celle qui a été instituée en Angleterre immédiatement après les hostilités. Nous aurions dû en créer une, il y

a trois ans, du genre de la commission Geddes, qui, si toutes ses propositions avaient été acceptées, aurait épargné aux contribuables anglais 100 millions de livres sterling par année, et qui a économisé dans l'intérêt des contribuables opprimés de la Grande-Bretagne une somme considérable lorsque ses propositions ont été favorablement accueillies. Cela est possible au Canada, en ce qui regarde l'administration centrale.

Je ne suis pas de ceux qui tiennent à jeter la pierre au personnel administratif. Dans mes rapports avec les fonctionnaires de l'Etat, j'ai trouvé, comme j'étais en droit de m'y attendre, des serviteurs très intelligents. Cependant je ferais une réserve—ce qui semble être en contradiction avec ce que j'ai déjà dit—à savoir qu'en ce qui concerne les spécialistes, les traitements ne sont pas suffisants, de sorte que nous perdons les services de quelques-uns des employés les plus précieux. Laissez-moi vous en citer un exemple. Depuis quelques années, les forêts de notre province ont été ravagées par les insectes qui ont causé des dommages au montant de 40 millions. Le Gouvernement a nommé un fonctionnaire pour faire une enquête. Ce dernier s'est très bien acquitté de sa tâche, et pour cela il a touché le traitement princier, me dit-on, de 2,700 dollars par année. Il est diplômé de collège et s'est spécialisé dans l'entomologie. Il n'y a pas longtemps, le Gouvernement lui a accordé un congé pour aller étudier dans les îles Fidji les insectes qui font beaucoup de tort aux cocotiers. Le gouvernement colonial de ces îles a trouvé son travail si important qu'il lui a offert un traitement annuel de 7,500 dollars avec toutes ses dépenses y compris celles de son retour au pays. Je ne prétends pas que nous devions payer à nos fonctionnaires des appointements aussi élevés, mais si nous ne traitons pas plus généreusement nos experts et nos savants nous les perdrons à l'avantage de ceux qui savent mieux reconnaître leurs services. Mais si cela est vrai, d'un autre côté, j'ai constaté que dans l'administration centrale il y a un excédent d'employés. On y pourrait pratiquer une réduction appréciable, en ce qui intéresse le nombre des employés; et je suggère qu'au besoin l'Etat paye des appointements plus généreux aux fonctionnaires réellement utiles pour les encourager à rester au service. Le Gouvernement pourrait commencer au conseil même. Je crois que le personnel administratif est aussi nombreux, sinon plus, que jamais dans l'histoire du pays, sauf à l'époque de la guerre; je parle sous toute réserve, car je n'ai pas consulté la statistique. Je voudrais savoir pour quelle raison il ne serait pas possible de supprimer le portefeuille du Travail, surtout en vue de la décision du Conseil privé invalidant la loi Lemieux et supprimant du fait la raison d'être de ce département. Sans doute faudrait-il maintenir certains services qui relèvent du ministère du Travail; mais il n'y a rien qui empêche de confier ces services au régime d'autres départements. Il en est de même du département du Rétablissement civil des soldats. Lors de la création de ce département on ne prévoyait pas que ce deviendrait un portefeuille permanent; mais l'histoire nous montre qu'une fois qu'un département est créé il n'est jamais aboli. L'autre soir on nous communiqua des détails révélateurs au sujet de ce département.

M. POWER: Puis-je interrompre l'honorable député pour lui demander si ses observations ne manquent pas un peu de suite? Cet après-midi il a élevé au moins deux membres de la Chambre au conseil des ministres.

M. HANSON: Je croyais n'en avoir élevé qu'un seul; et je voulais plutôt badiner. Après le discours que nous a servi l'honorable député cet après-midi je dois avouer que ce que j'ai dit là n'est ni plus ni moins qu'une plaisanterie.

L'autre soir, on nous communiqua des chiffres très révélateurs au sujet des frais d'entretien du département du Rétablissement civil des soldats. Il fut démontré que 71 p. 100 des fonds votés par ce Parlement servent à payer les dépenses administratives du département, et que le reste arrive en définitive au soldat, qui doit être le premier à en bénéficier selon l'intention de la loi. Voilà une situation ni plus ni moins que scandaleuse; elle ne sera sûrement pas vue d'un bon œil par les électeurs soldats du Canada.

Je propose aussi la suppression du portefeuille ou du demi-portefeuille de Solliciteur général. Quelqu'un peut-il me dire l'utilité du Solliciteur général du Canada? Je voudrais la connaître. Elle n'est pas apparente au simple député pas plus qu'au contribuable canadien.

M. ARCHAMBAULT: Le poste n'est pas nouveau.

M. HANSON: Non, il n'est pas nouveau; et je ne censure aucun gouvernement de sa création. J'ai lieu de croire qu'il a toujours servi à récompenser des services politiques.

M. ARCHAMBAULT: Si la mémoire ne m'abuse, le chef de l'opposition (M. Meighen) a déjà eu la direction de ce département.

M. HANSON: Et je suis sûr qu'il accomplit on ne peut mieux sa tâche; comme il fait toujours. Pendant qu'il y était il s'est sûrement rendu très utile, car c'est un homme qui

ne consentirait jamais à rester les bras croisés et à toucher un émolument qu'il n'aurait pas gagné.

Et puis j'abolirais,—peut-être le premier de tous,—le portefeuille du secrétaire d'Etat; non pas parce qu'il est détenu présentement par l'honorable représentant de Westmoreland (M. Copp), car nous sommes tous deux d'excellents amis, mais parce que selon moi le poste n'est ni utile ni décoratif. Je crois que le conseil pourrait très bien se dispenser de ces quatre portefeuilles.

Mais je ne m'arrêterais pas là. A mon avis il faudrait réduire le nombre des députés. Le jour viendra, si nous continuons à accroître comme par le passé, et si nous maintenons le quotient prescrit aux termes de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, où nous aurons 500 députés en cette Chambre. Nous avons toujours eu trop de gouvernement en Canada; et nos frais administratifs, tant fédéraux que provinciaux et municipaux, sont par tête de population, bien plus lourds qu'en aucun autre pays anglo-saxon à ma connaissance, et bien trop élevés en regard de nos moyens. Je sais qu'il est facile de tenir pareils propos. Les députés doivent faire des campagnes électorales, et cela coûte très cher. La vie coûte très cher aussi à Ottawa. Un gouvernement paternel s'approprie quelque 10 p. 100, à titre d'impôt sur le revenu, de l'indemnité de $4,000 payée aux députés; et après une session de qutre ou cinq mois les députés, s'ils mènent à Ottawa le train de vie qui leur convient, retiennent à peu près $1,600. Cependant je suis disposé, pour ma part, à appuyer une diminution de $1,000 dans l'indemnité parlementaire si on s'engage à abréger la durée des sessions.

M. MICHAUD: Et vous ne reviendriez jamais.

M. HANSON: Je ne m'attends pas que l'honorable député vote la réduction de l'indemnité car, à ma connaissance, c'est tout ce qu'il a pour vivre. En outre, vu les conditions qui existent actuellement dans ce pays, on devrait cesser une fois pour toutes de garantir des émissions qui ne sont pas strictement d'intérêt fédéral. Je n'entrerai pas dans les détails, mais au risque d'être mal compris, mal rapporté ou mal interprété, je dirai que je ne vois pas pourquoi il incomberait à la nation de garantir une émission pour la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent, à Montréal.

M. ARCHAMBAULT: Allez jusqu'au bout.

M. HANSON: C'est aujourd'hui un fait accompli et cela ne vaut guère la peine d'en parler, puisque la nation s'est maintenant engagée à faire cette dépense. Certes, je ne dis pas que le pont ne soit pas nécessaire; je ne connais pas assez bien la situation pour me prononcer là-dessus. Mais, l'an dernier, j'ai essayé pendant vingt minutes de faire dire par le ministre des Chemins de fer pourquoi cette dépense devait logiquement incomber au gouvernement fédéral et je n'ai pas réussi. Je ne dis pas cela parce qu'il s'agit de Montréal. J'en dirais tout autant s'il s'agissait de la ville conservatrice de Toronto et je ferai les mêmes remarques au sujet de la construction d'élévateurs à grain à Prince-Rupert et à Halifax.

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député sait-il que la province de Québec et la ville de Montréal garantissent chacune un tiers des obligations?

M. HANSON: Je ne vois personnellement aucune raison pourquoi elles ne le feraient pas; cette suggestion a été faite, l'an dernier, par le leader de l'opposition.

M. ARCHAMBAULT: C'était dans le bill.

M. HANSON: Je ne me rappelle pas ce qu'il y avait dans le bill, mais je n'ai jamais pu comprendre pourquoi c'était un projet d'intérêt fédéral. Non pas que je veuille dire par là que l'entreprise n'est pas importante, ni nécessaire, bien que j'aie certains doutes à ce sujet. J'estime que cela nuira aux autres propriétés de l'Etat qui existent déjà, mais il est possible que, la circulation augmentant, surtout celle des touristes, comme on l'a dit dans cette enceinte, le nouveau pont soit nécessaire. Même s'il l'est, je prétends que ce n'est pas du tout à l'autorité fédérale qu'il appartient de s'en charger. Voilà ce que je soutiens.

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député s'oppose-t-il à ce que le gouvernement fédéral contribue à la construction de ce pont?

M. HANSON: Pour l'information de mon honorable collègue je lui répondrai que nous nous sommes déjà prononcés sur le principe et que cela ne sert pas à grand'chose de revenir sur un fait accompli.

M. ARCHAMBAULT: Cela ne répond pas à ma question.

M. HANSON: C'est ma réponse. Je sais que l'honorable député désire retourner à Montréal la semaine prochaine ou pour la prochaine élection et dire que le parti conservateur était opposé à la construction du pont sur le Saint-Laurent. Voilà exactement ce qu'il désire, mais il ne me prendra pas à ce piège.

Il y a environ vingt-cinq ans, alors que j'allais à l'école à Halifax, il y avait là-bas un élévateur à grain, mais je n'ai jamais entendu

dire qu'un navire irrégulier ou même un transatlantique régulier soit venu y prendre une cargaison, bien que la chose ait pu arriver. Les habitants d'Halifax voudraient que leur port fut un grand port d'expédition pour le grain. Si leurs désirs se réalisent, il est possible que l'élévateur serve à quelque chose. Mais je dois dire, et en ce moment je parle à titre personnel, que j'en doute fort, tout comme j'en doute à l'égard du port de Prince-Rupert. C'est tout à fait différent en ce qui concerne les élévateurs à grain à Vancouver, Montréal et Saint-Jean. Tout le monde sait que le grain est le produit le plus facile à écouler et qu'une différence d'un seizième de cent par boisseau dans le prix de transport mènera le grain jusqu'au port océanique le plus rapproché. C'est la difficulté qui se présente dans les Provinces maritimes pour établir des ports nationaux d'hiver, mais je suis sûr qu'on la surmonterait si l'on pouvait obtenir le concours, non seulement des chemins de fer qui constituent le moyen de transport habituel, mais aussi des expéditeurs de grain.

Il y a un autre sujet que j'aimerais à traiter relativement à l'équilibre du budget et à la réduction des dépenses: Je voudrais savoir combien il y a dans cette ville d'automobiles appartenant à l'Etat dont se servent les chefs des départements et autres fonctionnaires publics? Il semble qu'on ne puisse pas traverser une rue sans se trouver en face d'une automobile du Gouvernement. Cela pouvait avoir sa raison d'être en temps de guerre...

M. FOURNIER: En avez-vous peur?

M. HANSON: Je tâche de les éviter.

M. ARCHAMBAULT: Vous avez bien la manière de vous dérober.

M. HANSON: Je veux dire que le peuple commence à connaître l'esprit dépensier des membres du Gouvernement, des chefs des ministères et des chefs du service administratif qui ont des automobiles à leur disposition. Il n'est pas une maison de commerce au Canada qui voulût aller aussi loin que le Gouvernement. Je sais combien il est facile de laisser croître une telle habitude. Un ministre du cabinet a droit à une automobile tout autant qu'un autre, et il en est de même d'un sous-ministre. Il vous suffit d'examiner les affaires municipales pour comprendre comment l'habitude peut s'acquérir pour ainsi dire en une nuit. Tous ceux qui ont l'expérience des affaires municipales savent que les chefs de service, permanents, du moment qu'ils atteignent leur poste, commencent à faire payer par la corporation des dépenses qu'ils devraient prendre à même leurs propres revenus. Pas plus tard que la semaine dernière, on a découvert qu'Ottawa payait $6,000 par an à la compagnie Bell pour les téléphones particuliers de ses employés. Certaines de ces dépenses sont justifiées, sans doute, mais même sans connaître personnellement les circonstances, j'oserai dire que la plupart de ces dépenses ne sont nullement justifiées. Je sais qu'on a pris la même habitude dans ma propre ville. Assez sur ce sujet. Vous ne sauriez équilibrer le budget du pays en augmentant les impôts. On doit arrêter le coulage, non pas à la bonde, mais au robinet. (*Exclamations et rires.*)

M. l'ORATEUR: Silence.

M. HANSON: Je ne vois pas la cause de cette hilarité et je m'en moque. Je veux ajouter quelques brèves remarques au sujet de la création de la commission du tarif. Je ne vois pas que la création de ce corps puisse amener aucun résultat important. D'un autre côté, si on doit l'employer comme corps consultatif, si la commission ne doit pas devenir fonction administrative et prendre la place des représentants élus du peuple, à qui les responsabilités incombent réellement, je ne m'y oppose pas beaucoup. Il est vrai qu'en 1912 le gouvernement de sir Robert Borden s'est proposé de former une commission dans le genre de celle qu'offre aujourd'hui le ministre intérimaire des Finances, mais ceux qui entourent ce dernier et siègent actuellement à la Chambre se sont prononcés contre la création de cette commission et contre le principe même de sa création. Comme l'histoire le montre, c'est tout à fait caractéristique de la conduite des libéraux. Mais au point de vue du gouvernement actuel, la formation de cette commission atteint deux buts que le Gouvernement désire beaucoup voir atteindre. Tout d'abord, cela délègue la responsabilité à d'autres que les représentants élus du peuple et cela servira d'excuse pour que le Gouvernement persiste dans son refus d'envisager franchement le plus important problème du jour: la détermination de la politique fiscale du pays. En d'autres termes, cela permettra au Gouvernement de continuer à dire aux électeurs: "Nous avons créé une commission du tarif qui nous conseillera sur ce que nous devons accomplir touchant la politique fiscale". D'un autre côté nous déléguerons l'autorité et nous manquerons aux principes du gouvernement responsable, système que le Gouvernement a invariablement suivi depuis qu'il est au pouvoir. Retournons à cette période de 1922 alors qu'a commencé la crise au sujet des tarifs de transport. Si nous avions un gouvernement responsable comme le demandent les institutions britanniques, le gouvernement actuel aurait tracé sa ligne de con-

duite à ce sujet. Mais qu'a-t-il fait? Il a délégué à un comité de la Chambre les pouvoirs qu'il devait lui-même assumer et il en agit ainsi touchant la question des tarifs de l'océan et des lacs. Cela me demande une brève étude.

M. ARCHAMBAULT: Qu'appelez-vous question des tarifs maritimes et des lacs?

M. HANSON: La question des tarifs de transport maritime. Vous en entendrez parler un peu plus tard.

M. ARCHAMBAULT: Mon honorable ami a dit "question des tarifs de l'océan et des lacs", c'est pourquoi je n'ai pas saisi son observation.

M. HANSON: Le Gouvernement s'est occupé de la question des tarifs des lacs et avec quel résultat? Il a dû reprendre sa propre création et la détruire. L'histoire des deux années écoulées nous enseigne cela. La même chose est arrivée au contrat Petersen. On l'a mis au rancart et les responsabilités du Gouvernement ont été déléguées à un comité présidé par l'affable député de Brome (M. McMaster) afin qu'il trouve les voies et moyens de tracer une ligne de conduite que le Gouvernement eût dû avoir lui-même tracée.

J'en viens,—et ce sera court,—à la question de savoir quelle sera la politique douanière de ce pays, dans l'avenir? Quelle est la politique qui s'impose au Canada, étant donnés sa situation géographique; son voisinage entier du pays le plus protectionniste du monde; le fait que toutes les nations anglo-saxones, excepté l'Angleterre, si l'on peut dire qu'elle fasse exception, ont adopté et maintiennent intégralement une politique protectionniste,—peut-être pas parce qu'elles jugent ce système le meilleur ou parce que certains d'entre nous regardent le libre-échange comme un rêve irréalisable, suivant l'expression classique de l'honorable député de Chambly-Verchères,—mais parce que les circonstances mêmes nous y obligent? Quelles sont succinctement ces circonstances? A côté de nous, se trouve la nation industrielle la plus avancée du monde; le travail organisé au suprême degré, et comme conséquence, le salaire courant le plus élevé qui existe sous le régime protectionniste.

M. McMASTER: Oh! non.

M. HANSON: Eh bien, je n'ai jamais entendu parler de petits salaires dans un pays protectionniste, à moins de dépréciation dans la devise de ce pays ou de dévastation de guerre. En tout cas, la situation aux Etats-Unis est ainsi que je l'ai décrite. Les Etats-Unis maintenant des droits de douane protectionnistes et des salaires élevés déterminés par les syndcats ouvriers, le Canada se trouve par le fait même, et de toute nécessité, obligé de se défendre. Abaisser les droits de douane tant que durera cet état de choses ne serait pas prudent. Qu'arriverait-il? Permettez que je cite un exemple. A côté des Provinces maritimes et de cette partie de la province de Québec qui borde la frontière américaine, se trouvent les états du Maine, du New-Hampshire et du Vermont. Ce sont des états plutôt agricoles et adonnés au commerce de bois qu'à l'industrie. Depuis que j'ai connaissance, le New-Hampshire, le Maine et le Vermont servent de débouchés aux états industriels de la Nouvelle-Angleterre. Abolissez les droits de douane, laissez pénétrer librement les produits américains, tout en permettant l'exportation des matières premières, et les Provinces maritimes et la partie de la province de Québec voisines des états américains deviendront leur débouché.

Il s'est dit des choses qui ont rendu les esprits inquiets. L'industrie de la chaussure est très craintive. Les fabricants de tissus, et surtout de cotonnades, craignent l'avenir. Que l'on me permette de dire qu'il n'y a pas de coalition dans l'industrie de la chaussure. La concurrence y est des plus vives, et dès le début le succès fut une question de compétence et d'habileté. Mais si le droit sur les chaussures disparaît, et si le droit sur le coton et les tissus de coton est aboli, comme il y a lieu de le croire, si le Gouvernement cède aux représentations de certains progressistes, qu'adviendra-t-il des quatre filatures de coton actuellement en exploitation dans le Nouveau-Brunswick? Je vais vous le dire. Elles résisteront aussi longtemps qu'il leur sera possible à l'inondation des produits américains, puis l'industriel américain ayant le champ libre, les prix hausseront, et nous devrons payer les cotonnades plus cher.

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député sait-il qu'en 1918 ou 1919, quelques-unes des filatures canadiennes de coton ont rapporté un profit de 380 p. 100 sur leur capital? Cela a été établi devant le comité du coût de la vie.

M. HANSON: L'honorable député fait allusion à la période de guerre; je parle de la situation normale. Ce qui s'est vu durant la guerre ne se reverra plus.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les cotonnades se vendent moins cher en Canada qu'aux Etats-Unis.

M. HANSON: Je sais que pour une verge de cotonnade fabriquée en Canada, il s'en

fabrique un million de verges aux Etats-Unis Il s'ensuit que les frais généraux étant moindres d'autant, et la matière première moins éloignée, la filature canadienne ne peut concurrencer avantageusement la filature américaine. Mes honorables amis progressistes et tous les libre-échangistes de la Chambre diront: "Eh bien, renoncez-y." Je n'approuve pas cette manière de raisonner. Je crois que nous devons nous efforcer d'établir en ce pays une industrie vigoureuse, même si, pour employer une expression souvent usitée dans cette Chambre, elle n'est pas indigène. Je ne vois pas pourquoi la chaussure des Canadiens ne serait pas fabriquée dans la cité que j'habite, de même qu'à Québec et à Montréal. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions fabriquer les tissus de coton au Canada et donner de l'emploi aux ouvriers canadiens de façon à leur permettre de maintenir un foyer heureux. Mais si le contraire se produit, qu'arrivera-t-il? Vous allez immédiatement voir nos ouvriers expérimentés passer la frontière. Ils ne prendront pas le chemin de la campagne, même s'ils y sont nés, et nous nous ferons scieurs de bois et porteurs d'eau.

M. ARCHAMBAULT: Mon honorable ami n'admettra-t-il pas qu'en ce moment l'industrie du coton est dans le marasme aux Etats-Unis, comme en Angleterre et dans tous les autres pays du monde?

M. HANSON: Mon honorable ami connaît peut-être l'industrie du coton; je ne m'y connais pas. Tout ce que je sais, c'est que dans ma localité l'industrie du coton est dans le marasme, et les ouvriers n'ont travaillé que trois ou quatre jours par semaine depuis l'avènement de ce Gouvernement. On devrait, je crois, élever le tarif sur le coton suffisamment pour permettre d'empêcher l'importation du surplus de la production des autres pays et forcer les gens à manufacturer dans notre pays. Vous ne sauriez édifier une nation qui s'adonne à toutes sortes d'industries, si vous ne songez qu'aux mineurs, aux cultivateurs et aux pêcheurs. Vous n'établirez jamais un marché local important pour les cultivateurs si vous n'avez pas une certaine somme de vie industrielle dans ce pays, et pour ce qui est des industries indigènes, je dirai que si nous ne prenons pas des mesures pour conserver nos matières premières, nous ne verrons pas ces industries prospérer longtemps. Si les fabriques de papier-journal, de pâte de bois et de papier continuent à se multiplier comme dans le passé au Canada, et si les insectes continuent à ravager nos forêts et le feu à les faire disparaître, cette industrie ne vivra pas longtemps et nous ferions mieux de voir à l'avenir. Ce pays n'a pas besoin d'un tarif élevé. Je ne demande pas un tarif qui ferme la porte à toutes importations, mais je suis en faveur d'un tarif suffisamment élevé pour permettre à nos manufacturiers de subir la concurrence sur notre marché local. C'est là ce que je demande; si nous pouvons faire un peu mieux et permettre certaines importations, je ne vois pas pourquoi nous ne le ferions pas. Cependant, la chose n'est pas possible avec certains produits. Pour ce qui est de mon collège électoral, il n'a pas encore—et il est à moitié agricole—voté en faveur d'un tarif réduit, et je ne vois pas qu'il soit disposé à le faire.

M. MARTELL: Est-ce que ce comté n'a pas élu un M. Gibson sous le régime Laurier?

M. HANSON: Oui, M. Gibson fut élu. C'était un homme très estimable, mais il fut élu par accident et le peuple revint sur son erreur à la première occasion. Je dirai à l'honorable député que ce fut le père de cet homme qui implanta l'industrie du coton dans ce comté, et il le fit alors que la protection était en vigueur. Ces gens furent toujours protégés, mais ils avaient un chemin de fer à vendre au gouvernement en 1900; la vente s'effectua en 1904, et cette voie ferrée fait aujourd'hui partie du réseau des chemins de fer Nationaux. En 1896, ce même homme était conservateur. Son père présenta sir George Foster dans York comme candidat conservateur.

M. MARTELL: Est-ce que le monsieur qui battit sir George Foster...

M. HANSON: Non, sir George ne fut jamais battu dans York, et vous ne pourriez l'y battre en mille ans.

M. MARTELL: Il se sauva de York.

M. HANSON: Non, il ne s'est pas sauvé.

M. MARTELL: Il s'en alla à Saint-Jean.

M. HANSON: Il s'en alla à Saint-Jean parce qu'il suivit les mauvais conseils d'amis qui voulaient battre M. Blair et il faillit à la tâche. S'i n'avait pas quitté York, il aurait obtenu une majorité de deux mille voix comme tout autre candidat conservateur l'obtiendrait dans cette circonscription. Relativement aux budgets que l'on nous a soumis depuis quatre ans, je me demande quelle est la politique du Gouvernement sur cette question fiscale? En matière de protection, on semble avoir adopté une tactique usure. On n'a encore jamais donné aux ouvriers ou aux cultivateurs de ce pays une juste idée du but poursuivi. Je laisse cette question à la sagesse des honorables députés qui siègent à ma gauche. L'attitude du Gouvernement sur la politique fiscale est exactement la même que celle de sir Wilfrid Laurier pendant toutes ses années de pou-

voir. Dans l'opposition, il prêchait le libre-échange et la réduction du tarif; au pouvoir, il avait en général assez de jugement pour ne pas toucher au tarif. Au point de vue politique, son attitude se recommandait au peuple canadien, mais il me semble que pareille conduite manquât de dignité.

M. POWER: Dois-je comprendre que l'honorable député dit que le régime actuel est conforme à la politique de sir Wilfrid Laurier, c'est-à-dire, qu'on prêche le libre-échange dans l'opposition et, pour au pouvoir, déclarer le tarif intangible.

M. HANSON: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que la politique fiscale du gouvernement actuel me semble une tactique d'usure. L'honorable député est un soldat et il sait ce que je veux dire par là.

M. POWER: Je le sais, mais l'honorable député a dit que la politque du gouvernement actuel est semblable à celle de sir Wilfrid Laurier.

M. HANSON: Non, mon honorable ami ne m'a pas bien compris. Il est amusant d'entendre des choses comme quelques-unes de celles que l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault) nous a dites cet après-midi sur la prospérité du Canada. Tout le monde sait que nous avons passé par la plus grave période de crise que le pays ait jamais connue et que nous en souffrons encore cruellement. Dans ma ville, dans ma province, avant l'an dernier, nous pensions avoir eu bien de la misère, mais l'année 1924 a été la plus désastreuse de toute notre histoire, et cela pas suite de l'instabilité de la politique fiscale de notre pays.

Sans approfondir davantage la question, laissez-moi dire que, contrairement à ce que l'honorable député de Colchester (M. Putnam) a dit l'autre soir, à chaque occasion importante où la question fiscale a été posée franchement au peuple canadien, en 1878, en 1891 et de nouveau en 1911, sans être obscurcie par aucune autre question secondaire, le peuple canadien n'a jamais manqué une seule fois d'exprimer ses vues sur ce sujet si important, et je ne crois pas qu'il y manque la prochaine fois, si la question lui est posée d'une façon claire, et s'il la comprend. Je ne compte cependant pas que le Gouvernement veuille poser la question d'une façon honnête et franche. Nous verrons une répétition de la tournée faite par le premier ministre en septembre et octobre 1921, alors qu'il alla prêcher la doctrine libérale et le programme de 1919 dans les régions agricoles et qu'il alla ensuite avec ses amis dans les centres industriels pour dire aux manufacturiers ce que mon adversaire disait aux manufacturiers de ma ville, immédiatement avant les élections: "Vous n'avez pas besoin...

L'hon. M. MURDOCK: Le premier ministre et deux ou trois autres honorables députés de ce côté-ci de la Chambre vous ont mis au défi, vous et quelques-uns de vos amis conservateurs, de prouver un seul cas de cette façon de parler.

M. l'ORATEUR: Si une interruption est permise et si quelque honorable député pose une question à l'honorable député qui a la parole, il doit s'adresser à ce dernier à la troisième personne et par l'entremise du président.

L'hon. M. MURDOCK: J'aimerais à demander à l'honorable député, qui vient de faire cette déclaration, s'il peut prouver une seule circonstance précise où le premier ministre a prêché une certaine doctrine dans un certain comté et une autre ailleurs.

M. HANSON: D'après ce que je me rappelle,—et je n'ai évidemment pas les dates ici comme le ministre le savait quand il a posé la question—dans chacun des discours que le premier ministre a faits durant cette campagne, il a prêché une doctrine destinée à convenir aux conditions locales, et pas autre chose.

L'hon. M. MURDOCK: La mémoire de l'honorable député a été trouvée bien en faute sur d'autres questions.

M. HANSON: C'est possible, mais c'est ce dont je me souviens; et je sais qu'à Saint-Jean et dans d'autres centres industriels des Provinces maritimes...

L'hon. M. MURDOCK: Ce n'est que la continuation du bluff du parti tory.

M. HANSON:...et dans d'autres parties du Canada, le premier ministre et ses amis ont déclaré aux manufacturiers qu'ils n'avaient pas besoin de craindre beaucoup leur politique fiscale. Qu'on pose la question franchement et carrément au peuple canadien, sans la cacher sous d'autres questions, et je n'ai aucun doute quant au verdict.

L'hon. M. GRAHAM: N'agitez pas le drapeau, par exemple.

L'hon. M. MURDOCK: Cessez de bluffer et nous courrons le risque.

M. HANSON: L'honorable ministre est très brave avec le groupe considérable qui l'appuie.

L'hon. M. MURDOCK: Maintenant comme toujours.

M. HANSON: Je suis heureux que l'honorable ministre lui-même ait dit cela. S'il ne nous l'avait pas dit, nous ne l'aurions pas su.

Sur la question du droit sur le charbon, les députés des Provinces maritimes savent que cela n'est qu'un tout petit pas dans la bonne voie. Ce n'est pas du tout ce qu'il faut pour remettre sur pied l'industrie du charbon des Provinces maritimes, ni pour permettre aux producteurs de charbon des Provinces maritimes de reprendre possession des marchés qu'ils ont perdus durant la guerre. Mais telle qu'elle est, cette démarche est la bienvenue. Le Gouvernement aurait pu faire quelque chose de plus à ce sujet. Je ne crois pas que la question soit absolument une question de tarif et je ne parle ici avec aucun esprit de parti. La question du tarif est importante. Ceci a sans doute été bien exposé au Gouvernement par la délégation de la Nouvelle-Ecosse, car, sans cela, il n'aurait pas agi. De fait, il fallut une grève des houilleurs et la famine en Nouvelle-Ecosse pour porter le Gouvernement à agir avant d'accorder aucun secours aux mineurs de cet endroit. Mais l'aide réelle aux industries minières des Provinces maritimes serait une forte augmentation du droit d'entrée sur la houille grasse, et une réduction très sensible des prix de transport par voie ferrée.

M. ARCHAMBAULT: Ce charbon est-il employé à des fins domestiques?

M. HANSON: Ce charbon réchauffe, à l'instant même, l'honorable député. Du moins, on l'employait récemment et je suppose qu'on l'emploie toujours pour chauffer cet édifice même.

M. ARCHAMBAULT: Augmentation du droit et augmentation du prix.

M. HANSON: Je suggère au Gouvernement d'user de toute son influence auprès des compagnies de chemins de fer du Canada pour qu'elles réduisent le prix de transport du charbon, des Provinces maritimes aux provinces centrales.

M. CARROLL: L'honorable député ne sait-il pas que le simple fait que cet édifice soit chauffé par le charbon des mines Minto est dû à ce que le Pacifique-Canadien accorde un prix de faveur au charbon transporté du Nouveau-Brunswick à Ottawa?

M. HANSON: Je crois que l'honorable député a raison. Tout cela tend à démontrer que si l'on sait agir auprès des compagnies de chemin de fer, l'on peut faire réduire sensiblement le prix de transport du charbon.

M. MARTELL: Qui doit agir? Je ne critique pas mon honorable ami. Comme lui, je viens des Provinces maritimes. Pourquoi son propre parti, pendant les années qu'il détint le pouvoir, n'a pas amené l'âge heureux qu'il demande maintenant? N'est-il pas vrai qu'il prêche cette doctrine aujourd'hui pour porter un coup à l'un des hommes les plus habiles des Provinces maritimes, M. Armstrong, qui doit convoquer les électeurs au cours de l'année?

M. HANSON: Il ne me sera pas nécessaire de porter des coups à M. Armstrong. Le peuple de la Nouvelle-Ecosse le fera.

M. MARTELL: Puis-je dire à l'honorable député...

M. l'ORATEUR: Je prie les honorables députés d'observer les règles de courtoisie de la discussion. L'honorable député est très courtois et loyal, et je ne crois pas qu'il soit juste de l'interrompre si souvent.

M. MARTELL: Je vous demande pardon, monsieur l'Orateur. J'aurais dû m'adresser à l'honorable député par votre intermédiaire. Qu'il ne se figure pas que je lui lance des lardons. Nous sommes de bons amis personnels, et tout ce que je voulais dire...

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. HANSON: Monsieur l'Orateur, je ne veux pas empêcher l'honorable représentant de Hants de poser une question, mais il ne devrait poser qu'une question à la fois, et non pas une demi-douzaine. A propos du droit d'entrée placé sur la houille, je n'avais en vue l'état des affaires de la Nouvelle-Ecosse quand j'en parlai; je présentais un avis précis dans l'intérêt des exploitants de houillères des Provinces maritimes.

A première vue, il me sembla que le projet du ministre, d'imposer un droit sur les exportations de force motrice, constituait une nouvelle source de revenu, que le pays pourrait très bien exploiter, et je le voyais d'un bon œil. Si nous exportions de la force motrice pour la première fois, si les compagnies de force motrice du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario n'avaient les mains liées par des marchés à long terme; en d'autres termes, si l'on pouvait assurer que l'impôt serait à la charge du consommateur américain, qui pourrait convenablement le supporter, ce serait, à mon avis, une excellente source de revenu. Si on pouvait envisager la question de ce seul point de vue, je dirais au ministre que sa taxe n'est pas assez élevée, et qu'il pourrait très facilement l'augmenter de beaucoup. Je ne devrais peut-être pas parler de ce sujet d'une manière dogmatique, n'ayant pas ici tous les renseignements voulus. Mais qu'on me permette de dire au ministre que toutes ces entreprises hydroélectriques, qui ont été lancées par des compagnies privées,

devaient se lier par des marchés à long terme et peu rémunérateurs avec les consommateurs américains, demeurant près de la frontière. Je parle de la New Brunswick Power Company, qui produit de la force motrice hydroélectrique sur la frontière du Nouveau-Brunswick et dn Maine. Les obligations de cette compagnie furent vendues au public, aussi bien au Nouveau-Brunswick que dans le Maine. Avant d'obtenir un seul dollar des banquiers, elle devait démontrer qu'elle avait conclu des marchés dont la durée était celle des obligations et produisant assez de revenus non seulement pour payer les frais d'administration mais aussi les frais d'exploitation. Dans ces conditions est-il juste de prélever un impôt sur l'exportation de l'énergie électrique de cette compagnie, dans laquelle je n'ai d'ailleurs, aucun intérêt?

L'hon. M. ROBB: Avant qu'il aille plus loin puis-je poser une question à mon honorable ami? Je suppose qu'il doit savoir qu'en vertu de la loi d'exportation, nous n'avons pas le droit d'accorder un permis pour plus d'une année?

M. HANSON: Je n'ignore pas que ces permis sont annuels et qu'ils doivent être renouvelés d'année en année. A titre de renseignement je voudrais, à mon tour, poser une question au ministre. Est-il une compagnie exportant de l'énergie électrique avant l'adoption de cette loi qui s'est vue depuis, refuser un permis? La réponse ne fait pas de doute: jamais on ne lui en a refusé et jamais on ne lui en refusera. Car une fois que l'énergie électrique a été exportée, vous ne pouvez mettre fin à son exportation: on invoquerait les droits acquis et nul le sait mieux que le ministre lui-même. Il ne serait pas plus juste de l'imposer à toute autre industrie établie et agrandie à la faveur de cette énergie électrique qu'elle a pu obtenir. Alors je lui déclaré, cet impôt qui, au premier abord, je dois l'avouer, m'a impressionné, ne saurait si on l'examine, être défendu dans les conditions, surtout en ce qu'il s'agit de l'Ontario dont le gouvernement exploite lui-même l'énergie hydroélectrique et du Nouveau-Brunswick qui est sur le point d'en faire autant. C'est encore le consommateur domestique qui aura à payer cet impôt nouveau prélevé sur les compagnies; ce sera une pierre de plus ajouté à son fardeau. J'ai l'espoir sincère que le ministre étudiera cette question sous toutes ses forces. S'il est d'opinion que l'impôt d'exportation bénéficiera au pays et qu'il peut être perçu du consommateur étranger alors que Dieu seconde ses efforts; mais s'il découvre que c'est le consommateur du pays qui devra payer cet impôt, sous forme d'un surcroît de taxes, j'avertis alors le ministre que les Canadiens vont abhorer son projet. Tout dépend de savoir qui supportera finalement cet impôt.

Il n'est pas un Canadien patriote, aimant son foyer, qui aime à parler de l'exode des nôtres aux Etats-Unis. Je l'avoue avec la plus sincère franchise, le cœur me saigne chaque fois que j'entends dire qu'un bon citoyen de ce pays s'en va aux Etats-Unis; je mets tout en œuvre pour l'en dissuader. Je ne veux pas tirer un avantage politique de cette perte regrettable, mais d'autre part il faut envisager la situation sans crainte. Il peut y avoir des divergences de vues quant aux causes et quant aux résultats, mais personne n'osera prétendre que cet état de choses ne devrait pas cesser. Sans conteste, il y a deux ou trois ans que cela dure, et au point d'inquiéter tout homme qui a un peu d'esprit public. Lors de mon séjour dans ma circonscription, au cours des vacances de Pâques, je me suis donné la peine de me renseigner auprès du vice-consul américain, dans la ville où j'habite, sur le nombre de personnes de Fredericton et des environs qui sont parties pour les Etats-Unis depuis la mise en vigueur de la nouvelle loi d'immigration, et voici les chffres, depuis le premier juillet 1924:

Au cours de juillet..	63 visas
Au cour d'août..	76 visas
Au cours de septembre..	171 visas
Au cours d'octobre..	121 visas
Au cours de novembre	94 visas
Au cours de décembre..	73 visas
Total..	598 visas

M. ARCHAMBAULT: Est-ce depuis que mon honorable ami a été élu?

M. HANSON: Oh! oui; au cours de l'année dernière alors que la politique du Gouvernement a commencé a produire ses pernicieux effets.

Au cours de janvier 1925..	48 visas
Au cours de février 1925	61 visas
Au cours de mars 1925..	138 visas
Total..	247 visas

Dans l'espace de neuf mois, de juillet 1924 à mars 1925, cela donne un total de 845 visas pour une circonscription relativement petite. C'en est assez pour faire réfléchir tout homme qui a à cœur l'intérêt de son poys. Le 9 avril, le vice-consul américain me déclarait que pour cette seule journée il avait quinze demandes de visas. Que les députés de cette Chambre sachent bien qu'à l'heure actuelle les gens du Nouveau-Brunswick émigrent en masse aux Etats-Unis. Pas n'est besoin de discuter la situation. Force nous est bien de reconnaître que c'est le meilleur de notre sang qui s'échappe, parce que c'est notre jeunesse qui

s'expatrie. Je serais heureux d'avoir des preuves de son retour, mais nous n'en trouvons pas dans notre province. C'est au Gouvernement d'agir maintenant. Que ce soit à la faveur du libre-échange, ou d'un tarif abaissé, modéré ou élevé, c'est au Gouvernement, gardien de ce pays à adopter une législation susceptible d'enrayer cet épuisement de notre plus grand élément de richesse nationale.

J'avais l'intention de parler de la dette nationale, mais on en a assez dit déjà et je ne fatiguerai pas la députation.

J'ai déjà parlé de l'excédent. En terminant je voudrais seulement dire que le budget ne contient rien de ce que le pays est en droit d'attendre,—je dois dire toutefois que personne ne s'attendait à grand'chose de ce Gouvernement.

La population agricole n'a reçu aucune directive du Gouvernement dans ce budget. La population industrielle n'a reçu ni directive ni aucune raison d'espérer pour l'avenir. Les fabricants canadiens doivent faire concurrence aux importations de pays favorisés par une main-d'œuvre à bon marché, une monnaie dépréciée ou une plus grande production en masse. Pas d'espoir du côté de ce Gouvernement; alors, finissons-en, monsieur l'Orateur, avec cette vacillation et ces changements à tout vent. Jouons cartes sur table, pour parler le langage du peuple. Que la question en jeu soit bien tranchée! Ne faisons pas intervenir dans la lutte des contre-courants de régionalisme ou de race comme il y en eut en évidence, cet après-midi, mais hissons nos couleurs au mât et donnons le signal d'un combat corps à corps. Puis, quand la fumée et les brouillards se seront dissipés, nous constaterons que cette jeune nation se sera remise sur la grande route de la prospérité, ce qui a déjà trop tardé.

M. KING (Huron-Nord): Monsieur l'Orateur, il est probablement heureux que le parti progressiste ait son tour de parler de temps en temps. Je tiens, dès le début, à féliciter le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) touchant son exposé budgétaire fort subtantiel, concis et lucide. Ce n'est pas à dire que je l'approuve en tout, c'est simplement un amical mot d'éloge. L'absence du ministre des Finances (M. Fielding) durant cette session est fort regrettable. Le peuple canadien doit lui être profondément reconnaissant pour son dévouement constant envers le pays et priser très haut la compétence dont il a fait preuve dans ses fonctions.

Avant d'entreprendre la discussion du budget même, je voudrais indiquer à la Chambre que malgré l'assertion maintes fois répétée que les Etats-Unis sont le pays ayant le plus haut tarif protecteur au monde, un examen des faits nous révèle que leur tarif n'est pas si élevé, somme toute. De pareilles affirmations, monsieur l'Orateur,—à savoir que les Etats-Unis sont le pays ayant le plus haut tarif protecteur au monde—sont un démenti aux faits et trahissent nécessairement, chez leurs auteurs l'intention de ne pas s'en tenir à ce qu'ils savent être la vérité. Si les auteurs de pareilles assertions considéraient jamais les faits, ils rougiraient d'avancer de pareilles faussetés. Les Etats-Unis ont perçu $566,136,-864 en chiffres ronds durant l'année 1923, en droits, contre 118 millions perçus par le Canada, durant la même année. Il est évident que la répartition de ce total sur une population de 110 millions, au sud de notre frontière, donne une moyenne de $5.04 par tête, tandis que la moyenne au Canada pour une population de 9 millions est environ $14.55 par tête, une différence de $9.51 au désavantage du Canada. Avec le tarif douanier canadien, les revenus de douanes des Etats-Unis se monteraient à quelque 1,457 millions, tandis que les revenus des douanes du Canada, avec le tarif américain, seraient seulement de 32 millions. Notre tarif douanier impose un fardeau quatre fois supérieur au tarif américain; cependant, on prétend que nos voisins ont un degré de protection plus élevé.

Pour ma part, j'approuverais pour le moment que le Gouvernement supprimât l'excédent de nos droits sur ceux des Etats-Unis. Ce dégrèvement ne nous empêcherait pas d'être encore un pays à haut tarif protecteur, ce que nous devrions être, nous chantent mes honorables amis les conservateurs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je voudrais poser une question à l'honorable député. Tient-il la Grande-Bretagne pour un pays libre-échangiste?

M. KING (Huron-Nord): Oui, relativement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peut-il nous indiquer les droits par tête en Grande-Bretagne?

M. KING (Huron-Nord): Non, pas à l'instant, je crois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils sont environ le quadruple des nôtres. Cela ne démolit-il pas son argument?

M. KING (Huron-Nord): Je ne pense pas. Je prise hautement l'esprit lucide et la dialectique forte et pénétrante de mon très honorable ami, mais n'empêche que je ne vois pas comment il peut éluder mon argument. Que signifie ce fardeau supplémentaire au chef d'une famille de cinq? Aux Etats-Unis, il paye au fisc $20.20, au Canada, $77.75, une différence

d'environ $50. Un tarif bas est essentiel au progrès de notre pays. Aucun tarif ou préférence purement protecteurs ne peuvent avoir d'autre résultat que l'imposition au peuple de fardeaux superflus. Les droits constituent un obstacle au commerce et au progrès naturels. Ils donnent tous les résultats, monsieur l'Orateur, sauf ceux qu'ils sont censés produire. Comment allons-nous estimer le fardeau supporté par une nation, si nous n'évaluons pas le fardeau porté par chaque individu? Si le chiffre d'impôts payés par chacun est plus grand au Canada qu'aux Etats-Unis, vers où les jeunes Canadiens auront-ils tendance à se diriger? Aux Etats-Unis, comme de raison—c'est une chose bien compréhensible. Pas plus tard qu'hier soir, je causais avec un courtier en obligations de cette ville. Il me dit: Je peux faire de bien meilleures affaires aux Etats-Unis qu'en Canada. En restant dans ce pays-ci, mes descendants demeureront écrasés sous les impôts. Il n'en sera pas de même aux Etats-Unis.

Ne pouvons-nous corriger cet état de choses? Je donne ou Gouvernement le conseil de réduire les charges des contribuables, d'économiser de toute façon, et alors nous pourrons peut-être arriver à nous trouver aussi bien qu'on l'est dans les Etats-Unis. Je prétends, malgré l'assertion contraire qui a été faite, que l'abaissement des droits ne nous mettra pas à la merci des Américains. On a affirmé que le régime protectionniste garantit notre indépendence nationale; mais je soutiens à mon tour que c'est ce régime même qui menace cette indépendance, parce qu'il sème le mécontentement dans le pays et qu'il dénie aux citoyens du Canada l'accès à une honnête aisance. On ne saurait contester que des droits raisonnables satisfaisant tout le monde, favorisant le libre développement du pays, lui assurant une prospérité conforme aux avantages naturels qu'il possède, on ne saurait contester, dis-je, que tout cela resserrerait l'union entre les citoyens, consoliderait la démocratie canadienne, ferait du Canada un pays dont nous serions fiers et dont nous serions toujours prêts à défendre les institutions et l'indépendance.

Le Canada, a besoin d'un régime réciprocitaire avec les Etats-Unis. Comme je l'ai dit, le malaise politique est causé par de mauvaises conditions économiques; faisons disparaître ce malaise, et toute proposition d'annexion ou de sécession restera sans écho dans le pays. En corrigeant les conditions économiques actuelles en renforcira le sentiment de loyalisme des Canadiens pour l'empire, et ce sentiment résistera à tous les assauts.

[M. King (Huron-Nord).]

Je voudrais montrer au Gouvernement, comme aux ministères qui lui succèderont, qu'ils feraient bien d'éviter en ce moment toute guerre commerciale avec les Etats-Unis, car nous sommes à la veille de meilleures relations avec ce pays. Suivant le président Coolidge, les Américains vont devenir avant longtemps une nation importatrice de denrées agricoles. Plusieurs grands financiers des Etats-Unis se sont exprimés en ce sens.

Les pays qui ont reçu des capitaux des Etats-Unis, sous forme d'emprunts ou autrement, ne pourront leur payer d'intérêts qu'en leur vendant leurs produits. Les Etats-Unis se trouveront dans l'obligation de relâcher la sévérité de leurs lois douanières, peut-être pas immédiatement, mais avant longtemps, afin de pouvoir se mettre en mesure d'importer davantage des pays dont ils sont les créanciers.

Je désirerais citer quelques déclarations de financiers américains. Je mentionnerai d'abord M. Francis H. Sisson, vice-président de la Guaranty Trust Company, qui dit que le tarif douanier est un élément étranger dans le fonctionnement naturel des lois économiques; l'abaissement du tarif contribuerait en partie à modifier ces lois.

M. Georges E. Roberts, vice-président de la National City Bank, et ancien contrôleur de la monnaie à Washington, a ceci à dire sur la question:

> On aura peut-être de la difficulté, dans l'avenir, à se faire payer nos intérêts, si l'on ne modifie pas notre tarif douanier. Ce besoin ne se fera pas sentir d'ici deux ou trois ans, mais le tarif est un obstacle à notre commerce avec l'étranger. Nos industriels devront se résigner à accepter la concurrence des marchandises venant de l'étranger et à s'adonner à la fabrication des produits dans lesquels ils seront plus en mesure de supporter cette concurrence. Ces changement s'établiront naturellement, comme je le crois, sous la poussée des circonstances.

Le professeur Eugène E. Agger, de l'université Columbia, dit de son côté:

> Un abaissement des droits va se produire nécessairement par suite de nos placements de capitaux à l'étranger. Cet abaissement sera provoqué par l'élévation des tarifs étrangers qui en viendront à annuler l'effet du nôtre, mais je crois plutôt que nous serons les premiers à modifier notre régime.
>
> La vérité, on le sait, est que les consommateurs ne sont pas organisés et ne peuvent réagir immédiatement lorsque des droits sont établis. Mais je pense que les producteurs, qui sont toujours prêts à la riposte deviendront de plus en plus favorables à la réduction des droits sur les objets fabriqués, afin de permettre aux pays étrangers de contribuer au payement de la dette publique en nous vendant leurs marchandises.
>
> Les agriculteurs, les planteurs de coton et autres producteurs demandent déjà une diminution des droits, parce qu'ils ont découvert que le moyen le plus sûr de regagner leur position vis-à-vis des industriels consiste à faire baisser le prix des objets manufacturés, plutôt que de donner leur appui au bill McNary-Haugen qui vise à augmenter les prix de leurs produits.
>
> Le tarif occupe aujourd'hui une telle place dans les discussions qu'on est porté à lui reconnaître une vertu

plus grande qu'il n'a en réalité. Il y a tant de facteurs dont il faut tenir compte dans la fabrication que souvent un droit élevé sur des produits qui entrent à la frontière n'est pas plus justifié qu'il ne le serait contre des produits similaires à l'intérieur (échangés) entre une région et une autre. Comme les Etats-Unis, de pays débiteur qu'ils étaient sont devenus créanciers de l'étranger, on comprend mieux le fait qui s'impose et l'on en arrivera à exiger un tarif plus modéré.

M. Benjamin M. Anderson, jr, président de la Chase National Bank, a fait publier des bulletins économiques dans lesquels il expose son opinion. Dans l'un de ses bulletins, il a signalé la modification de la situation économique qui rend essentiellement important l'adoption d'un tarif douanier modéré. Il explique que:

Les exportations doivent être payées par les importations. Un pays qui désire vendre ses produits à l'étranger doit être prêt à faire des achats des autres pays, si le trafic extérieur ne doit pas aboutir à un engorgement du crédit et à une réaction.

Le changement tendra à équilibrer d'une manière permanente la situation industrielle d'une façon bien plus satisfaisante et sur laquelle on pourra bien plus compter que l'équilibre provisoire et instable sur laquelle nous avons édifié des périodes provisoires d'activité depuis la conclusion de l'armistice. Il est inutile de redouter la restauration de l'Europe, ni de tenter de la retarder en élevant des barrières tarifaires sur sa route.

Sous le régime d'un tarif général nous avons plutôt fait tort à la situation du cultivateur que nous ne l'avons aidée. En règle générale, ce programme tarifaire ne lui a pas servi à obtenir de meilleurs prix pour les produits qu'il avait à vendre. Au contraire, en diminuant la puissance d'achat de l'Europe, sur les marchés de l'Amérique, nous avons contribué à diminuer la puissance d'achat de la clentèle étrangère de la classe agricole et il a dû vendre ses produits à des prix plus bas.

La grande difficulté de l'heure, monsieur l'Orateur, c'est le manque de puissance d'achat dans les régions agricoles du pays et il n'y a personne qui s'en rende mieux compte que la compagnie Massey-Harris de Toronto et M. Bradshaw; personne ne le sait mieux que les administrateurs des grandes compagnies manufacturières. Je suis au fait de la situation dans laquelle se trouve la classe agricole.

Les cultivateurs, je le sais fort bien, pratiquent la plus stricte économie en tout. Je sais qu'ils utilisent encore dans les travaux de la ferme des moissonneuses, des charrues et des faucheuses qui auraient dû être mises au rancart depuis plusieurs années. Cependant, les cultivateurs se servent encore de ces vieux instruments aratoires, à force de réparations, et parce qu'ils n'ont pas les moyens de les remplacer; ils ne peuvent acheter de nouvelles machines; voilà tout. Je ne suis pas un pessimiste pas plus du reste que les cultivateurs de comté de Huron que j'ai l'honneur de représenter ici. Mes commettants ne décrient pas le Canada; ils sepèrent voir poindre l'aurore de jours meilleurs grâce à l'abaissement du tarif douanier dans une certaine direction.

Je tiens à le faire observer en passant au ministre intérimaire des Finances (M. Robb), les cultivateurs du comté de Huron espèrent voir les droits réduits sur les automobiles, les cotonnades, les lainages et les chaussures. Ils espèrent une diminution de droits sur un bon nombre d'articles. Pour ma part, je ne crois pas qu'il soit à propos de remanier complètement le tarif douanier chaque année. Ces remaniements devraient être effectués périodiquement, à tous les 5, 6, 7 ou 10 ans selon le cas, pour ne pas trop désorienter les manufacturiers canadiens.

Les industriels doivent avoir l'assurance que le tarif douanier sera stable pour un certain nombre d'années. Il est possible à mon sens de créer cette situation idéale, mais le tarif n'est pas aussi bas qu'il devrait l'être.

Dernièrement, un cultivateur de l'Alberta a fait parvenir au *Citizen* copie d'un état de comptes concernant une vente de bétail établissant qu'il avait touché $54.44 pour sept têtes de bétail,—c'est-à-dire moins de $8 par tête. Le poids de ces animaux variait entre 580 et 1,240 livres; c'étaient des animaux de choix. Et sur l'envers du compte, le cultivateur avait écrit: "Voilà pourquoi les colons désertent la ferme sur laquelle ils ont peiné pendant vingt ans."

La prospérité des industries canadiennes dépend en grande partie de la puissance d'achat dont dispose la classe agricole. De deux choses l'une: Ou le cultivateur doit réaliser des bénéfices suffisants pour lui permettre d'acheter ce qu'il lui faut aux prix qui ont actuellement cours au Canada, ou le niveau des prix doit être réduit afin qu'ils reviennent à la portée des revenus du cultivateur sous le régime de la déflation.

Le tarif douanier est maintenu en vigueur afin d'empêcher le cultivateur d'acheter à prix réduit les articles dont il a besoin; le tarif toutefois ne protège pas la classe agricole contre la diminution des prix du blé et du bétail. Il est fort douteux cependant si l'abaissement du tarif douanier pourrait restaurer la puissance d'achat aux cultivateurs canadiens sans priver de leur puissance d'achat un nombre égal d'ouvriers qui gagnent leur vie dans les industries actuellement protégées. Avec la permission de la Chambre, je tiens à citer un court article du *Listening Post*:

Les cultivateurs du Canada, et les citadins qui dépendent d'eux pour leur subsistance, voient donc hausser les droits dont sont grevés les diverses marchandises que l'économie industrielle moderne les oblige d'acheter. Ils constatent aussi à certains indices que les bénéfices qu'encaissent les manufacturiers augmentent sans cesse. Ils se rendent compte que les produits de ces fabriques sont vendus à l'étranger, à cause de la concurrence, à des prix plus bas qu'ils ne peuvent les acheter eux-mêmes sur le marché domestique. Et ils

ressentent vivement cette injustice. Forcés qu'ils sont d'accepter pour leurs propres produits les prix fixés par la concurrence sur les marchés mondiaux, ils sont obligés d'acheter les articles dont ils ont besoin à des prix haussés par l'intervention délibérée du pouvoir législatif. Il est donc tout naturel et inévitable qu'ils soient poussés à poser la question: Pour quelle raison cette injustice se perpétuerait-elle? Ils se demandent combien de temps ils pourront résister à la concurrence des autres pays sur les marchés mondiaux si le coût de l'existence et de production est constamment relevé par des méthodes artificielles? La vente de leurs produits aux plus bas prix, tandis qu'ils achètent au plus hauts prix tout ce dont ils ont besoin, constitue justement l'inverse de la situation dont nous devrions jouir dans l'intérêt de toutes les classes de notre population. Qui peut espérer que les cultivateurs de l'Ouest acceptent humblement et sans récriminer un pareil sacrifice de leur intérêt manifeste?

Maintenant, monsieur l'Orateur, étant données les observations que j'ai faites relativement à la situation aux Etats-Unis, je désire faire consigner dans les colonnes du hansard le tableau suivant qui donne les prix respectifs du bétail à Toronto, à Winnipeg et à Chicago:

Bouvillons de boucherie:	Toronto	Winnipeg	Chicago
De choix	$8 25	$6 75	$12 50
De première qualité	8 00	6 00	10 50
Ordinaire	7 00	4 00	9 00
Animaux mi-gras de choix	7 00	4 75	8 00
Vaches de boucherie de choix	5 80	4 00	7 50
Génisses de boucherie	7 50	5 00	10 50
Veaux de choix	11 00	8 00	14 75

Est-il étonnant après cela, que les cultivateurs canadiens jettent un œil d'envie sur les marchés des Etats-Unis? Ils voient parfaitement que c'est leur marché naturel. Si le Gouvernement canadien faisait en sorte qu'il n'y eût pas de guerre de tarif entre les deux pays, et si les relations entre les Etats-Unis et le Canada étaient marquées au coin d'une camaraderie fraternelle, le jour ne serait pas loin où nous aurions accès à ce marché.

Je dirai maintenant quelques mots rapides de la Grande-Bretagne. Quel pays s'est rétabli plus tôt des ravages de la Grande guerre? Le libre-échange a été le salut de cette nation admirable. C'est tellement le cas, monsieur l'Orateur que tous les partis en Angleterre sont unanimes à appuyer une motion tendant au rappel de la loi relative à la sauvegarde des industries.

Les honorables députés qui siègent à ma droite sont portés à accuser les membres de mon groupe de représenter une classe en particulier. Quand même ce serait vrai, n'est-ce pas plus exact en ce qui les concerne eux-mêmes? Quant à nous au moins, nous pouvons assurer que les ouvriers des villes profiteront autant que les cultivateurs d'une politique tarifaire modérée. Dans leur cas, il est du plus insensé de prétendre que même les manufacturiers. dont ils se disent les amis, retireront des avantages constants de la protection élevée qu'ils proposent. Je le demande à mes collègues, lequel des deux peut le mieux résister au malaise de la situation actuelle, ou de l'enfant pauvre élevé vaille que vaille, ou de l'enfant gâté du riche? Il est possible que nous représentions une classe spéciale, monsieur l'Orateur, mais, si oui, c'est la plus nombreuse, celle qui a le plus besoin d'être représentée, et qui, jusqu'à ce jour, l'a été le moins. Ces assertions des conservateurs ne sont pas fondées. Elles ne font que poser la question sous un faux jour. Plus tôt les manufacturiers et leurs champions se mettront au diapason du cultivateur et de l'ouvrier, plus vite la députation sera en mesure de satisfaire tous et chacun.

[M. King (Huron-Nord).]

Oui, monsieur l'Orateur, le manufacturier a le droit d'être représenté, mais qui niera le même privilège au cultivateur et à l'ouvrier? Pourquoi l'agriculteur serait-il obligé de nourrir le manufacturier? Pourquoi l'ouvrier lui rapporterait-il des dividendes à la sueur de son front? Pourquoi encore le développement naturel de notre pays serait-il enrayé à l'avantage du manufacturier? Tant que nous ne répartirons pas également le fardeau de nos obligations nous n'améliorerons pas le sort de notre nation.

Des membres de la Chambre, et surtout les conservateurs, ont dit maintes et maintes fois que les prix des produits de la ferme sont réglementés par les conditions de l'univers et qu'aucune nation en particulier n'y peut rien. Appliquons le même principe à nos manufacturiers et que les prix pour les articles qu'ils fabriquent soient déterminés par l'approvisionnement du monde et le besoin des marchandises qu'ils offrent en vente. Ce qui est juste pour une partie du pays doit l'être pour les autres. Il faut que l'on ignore volontairement tous les principes d'équité et la justice britannique pour vouloir accorder des privilèges aux manufacturiers et les refuser à nos cultivateurs et à nos ouvriers.

J'avoue que les Etats-Unis sont soumis actuellement à un régime de protection, mais je prédis qu'il n'existera pas longtemps. La classe agricole des Etats-Unis n'endurera guère davantage une politique qui lui a fait tant de tort. Je le répète, le tarif américain a eu pour les cultivateurs de ce pays des résultats tout autres que ceux qu'ils espéraient. Ils ont demandé d'être protégés contre le blé canadien, et, il y a quelque temps, ils ont obtenu une protection de 30c. le boisseau. Le prix du blé sur le marché de Chicago était alors de 6c. le boisseau de plus que celui de Winnipeg. Non contents, ils ont eu récemment du gouvernement américain une protection additionnelle de 12c., soit en tout 42c. le boisseau. Quel a été le résultat? Qu'a rapporté cette protec-

tion aux cultivateurs de la république américaine? Eh bien! sans aucune protection, le prix de Chicago était de 6c. plus élevé que celui de Winnipeg. Avec la protection de 42c., le blé de Chicago se vend aujourd'hui 2c. de moins que celui de Winnipeg. Quel succès merveilleux!

J'ai reconnu, monsieur l'Orateur, que les Etats-Unis sont régis par la protection, mais je refuse énergiquement de convenir que ce soit le pays le plus hautement protégé de l'univers. Lorsqu'on remarque que près de 58 p. 100 des objets importés aux Etats-Unis sont admis en franchise, qu'en 1924 le tarif moyen sur les importations imposées fut de 22.85 p. 100 au Canada et de 35.51 aux Etats-Unis, et que pendant la même année la moyenne des droits perçus sur la totalité des importations fut de 15.13 p. 100 au Canada et de 15.33 p. 100 aux Etats-Unis, on conclut qu'un petit nombre de marchandises payent un droit douanier plus élevé aux Etats-Unis qu'au Canada.

Oui, monsieur l'Orateur, un bas tarif est essentiel au progrès de notre nation. Tout tarif de protection ou de préférence ne peut qu'imposer au public un fardeau qui n'est pas nécessaire. Les tarifs douaniers entravent le commerce naturel, le développement naturel et, en somme, produisent tout sauf les résultats qu'on en attend.

Qui veut la préférence impériale? Ce n'est sûrement pas le public des Iles Britanniques. Et pourquoi voudrait-il une chose qui augmente le coût de la vie chez lui? Est-ce que nous-mêmes voulons la préférence impériale? Non, sauf si notre affection pour la Grande-Bretagne se mesure aux bénéfices que nous récolterions de la fermeture partielle des marchés anglais aux autres nations, au détriment de la population d'Angleterre; non, sauf si notre attachement aux institutions britanniques est si faible que nous chercherions à améliorer notre sort en imposant un fardeau à nos frères.

Avant la conférence impériale d'il y a deux ans, il y eut une réunion des membres de tous les partis politiques à la Chambre des communes convoquée pour élaborer une politique destinée à faire face à ceux qui allaient sûrement, d'après les apparences, réclamer la préférence impériale. Je cite quelques-unes des observations de M. Asquith à cette occasion:

> Dès le début de cette dispute, voilà vingt ans, l'inauguration du régime de la préférence impériale qu'on préconisait comportait l'imposition des substances alimentaires. Tout au commencement M. Joseph Chamberlain concéda que l'accord d'une préférence aux colonies ou aux dépendances de l'empire n'aurait aucune utilité, ni économique ni sentimentale, à moins d'y associer, comme détail essentiel du programme, l'imposition d'une taxe sur tous les aliments importés au pays.
>
> La situation économique, essentielle, fondamentale et inaltérable reste absolument la même. Un régime de préférence impériale, sans l'imposition des aliments, n'est pas possible; ceux qui mettent en avant pareil projet abusent le public.
>
> Si cette question entre encore une fois dans le domaine de l'actualité, et elle y entrera, forcément, à la suite de certaines propositions dont la conférence impériale va être saisie,—et si certaines de ces propositions prennent corps, il importe de faire au public un exposé franc et net de la situation. Pour moi il est hors de doute que sa décision sera alors absolument la même qu'en 1906.

La question fut soumise au public anglais, monsieur l'Orateur, et sa réponse fut aussi péremptoire qu'en 1906. Peut-on l'en blâmer? Et pourquoi irait-il augmenter le coût de la vie chez lui? M. Asquith a raison d'affirmer que la préférence impériale entraîne nécessairement l'imposition d'une taxe sur les denrées alimentaires; et la chose est vraie également de tout tarif douanier. Pour ma part je m'oppose carrément à tout programme qui rappellera forcément notre ingratitude au public anglais chaque fois qu'il se mettra à table.

Voici ce que dit à Vancouver feu monsieur le président Warren G. Harding:

> Le meilleur citoyen est l'homme qui est un bon voisin et le meilleur voisin est celui que nous connaissons assez intimement pour aller lui emprunter deux ou trois œufs.

Voilà, monsieur l'Orateur, qui peut vous paraître un simple truisme. Le plus déplorable c'est que tout en étant imbus de ces sentiments d'amitié pour nos voisins nous refusons, apparemment, à mettre en pratique la véritable fraternité qu'ils nous inspirent. Que faut-il penser de frères qui mettent obstacle à leurs propres relations au moyen d'une barrière économique, d'un tarif, entre les deux grandes nations de l'Amérique du Nord? Je dis à la population du Canada et des Etats-Unis que l'amitié et la fraternité ne croîtront qu'en mesure de la facilité de leurs relations tant dans l'ordre du commerce que de la diplomatie. Le lien fraternel qui unit nos deux pays sera vraiment chrétien le jour où les relations entre les deux pays seront comme sont aujourd'hui les relations entre nos différentes villes.

Il faut considérer le tarif comme absolument vicieux; plus on l'étudie dans ses innombrables détails plus on se rend compte qu'il n'a jamais réalisé, et qu'il ne pourra jamais réaliser, l'objet de sa création. Les tarifs douaniers, dans tous les pays du globe, quelque forme qu'ils aient prise, ont toujours opéré au détriment de certaines industries. Ils ont toujours provoqué la discorde et la mésintelligence entre nations. Ils engendrent fatalement la rivalité commerciale, et tôt ou tard des relations tout le contraire de cordiales qui

souvent aboutissent à des luttes diplomatiques désastreuses et finalement à la guerre ouverte et la perte conséquence de vies humaines. Que peut-on plaider en faveur d'un régime qui mène à pareille fin?

J'ai été très heureux en 1924, monsieur l'Orateur, de ce que le ministère établît la distinction bien nette entre les adhérents d'un tarif modique et ceux qui réclament une protection outrée. Mais j'avoue ma déception lorsque je constate aujourd'hui que le Gouvernement ne fait plus un pas dans cette excellente voie. Si l'on a besoin d'une corroboration, il me suffira de citer la déclaration du premier ministre lui-même au cours des remarques qu'il adressait à l'honorable député de Saint-Laurent et Saint-Georges (M. Marler). Voici ses paroles:

> Le sort en est jeté: A partir d'aujourd'hui, monsieur l'Orateur, la Chambre est divisée en deux groupes naturels: d'un côté les partisons d'un bas tarif; de l'autre les partisans d'un tarif élevé.

Or, je suis désappointé de voir que le Gouvernement n'a pas au moins abaissé les droits sur des articles comme les automobiles, le caoutchouc et quelques autres.

Les manufacturiers de nos villes feraient bien de comprendre dès maintenant que les habitants de nos campagnes sont fermement déterminés à lutter jusqu'au bout, jusqu'à la victoire, vous pouvez en être sûr, afin de faire disparaître les désavantages dont les agriculteurs ont eu trop longtemps à souffrir. Avant ce Parlement-ci, on ne faisait que peu de cas des intérêts et des besoins des campagnes. Peut-être était-ce leur faute. Dans les parlements précédents, peu de membres connaissaient à fond les conditions agricoles, car la plupart d'entre eux avaient été élevés dans les villes. L'agriculture n'étant pas représentée et l'industrie l'étant trop, il est arrivé ceci: c'est que, aujourd'hui le cultivateur est tellement désavantagé, qu'il peut juste, en travaillant vraiment fort, gagner sa maigre subsistance. D'autre part, nos agriculteurs ne veulent créer de malaise ni de mécontentement dans aucune classe de la société. Ce sont les gens les plus stables et ils ne veulent certainement pas se montrer radicaux. Ils désirent faire comprendre à nos manufacturiers qu'ils réussiraient mieux en se fiant à leurs propres forces et que le tarif très protecteur auquel ils ont été habitués ne les a jamais fortifiés, ni ne les fortifiera jamais. Les cultivateurs ne demandent pas de faveurs. Ils sont toujours disposés à porter leur part du fardeau national. Ils demandent simplement que les points d'attache des divers palonniers soient également distribués sur le palonnier principal, afin que la charge se répartisse uniformément entre les diverses sections. Aujourd'hui ils sont en révolte et ils n'endureront certainement pas l'esclavage qu'on leur a imposé, du fait que ces points d'attaches s'éloignent de plus en plus du centre, ce qui fait que la charge n'est pas répartie également entre les divers membres de l'attelage national.

Non, monsieur l'Orateur, la protection à outrance est nuisible au bon et efficace développement d'un pays, quel qu'il soit. Rien de permanent ne peut exister dans des conditions aussi artificielles. Il vaut mieux se passer d'industries, si, pour les posséder, on est obligé de les faire croître à l'abri de la protection. Je suis convaincu qu'on a mal diagnostiqué la maladie des industries manufacturières, puisque le traitement prescrit n'a eu aucun effet. C'est notre devoir de profiter de l'erreur commise et de la corriger en changeant de traitement. La meilleure preuve, c'est que l'industrie ne cesse de répéter qu'elle ne peut pas se supporter elle-même. Le manufacturier est comme l'enfant gâté d'un père trop indulgent. Je concède qu'il pourrait souffrir d'un changement trop brusque de traitement. Diminuons donc graduellement la dose et finalement supprimons-lui complètement l'appui qu'il reçoit depuis trop longtemps et inculquons-lui cet esprit de confiance en soi-même qui lui permettra de se fier uniquement à sa virilité pour réussir.

Monsieur l'Orateur, le parti progressiste est un parti modeste et réservé. Nous avons été sujets à des attaques politiques, dont quelques-unes pas très délicates, de tous les groupes de la Chambre, même du nôtre; mais je tiens à affirmer dès maintenant que le parti progressiste, non seulement reviendra après la prochaine élection, mais qu'il sera plus qu'une triste et simple épave. Le parti progressiste est ici pour travailler sérieusement et travaillera encore après que les autres députés, j'allais dire auront été oubliés, mais je ne dirai pas cela parce je sais qu'un grand nombre de mes honorables collègues de la Chambre auront leur nom dans notre histoire. Je dis que le parti progressiste existera encore alors que les députés actuels auront disparu du globe terrestre. Le parti progressiste est enraciné au sol et il sera difficile de l'en arracher.

Une VOIX: Ce n'est pas une mauvaise herbe.

M. KING (Huron-Nord): Non. On parle beaucoup aujourd'hui dans les rangs libéraux et conservateurs d'une élection, des possibilités d'une élection et de la préparation du parti libéral en vue de cette élection. Je crois que le parti progressiste est aussi bien prépare aujourd'hui pour une élection que n'importe quel autre groupe de la Chambre.

M. ROBINSON: Monsieur l'Orateur, je désire déclarer dès le début de mes remarques que j'ai l'intention d'appuyer les propositions budgétaires présentées par le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) et je vais, aussi brièvement que possible en indiquer les raisons. Récemment, nous avons entendu un discours sur le budget par l'honorable chef du parti progressiste (M. Forke) et il me souvient qu'il a déploré le fait que le bilan financier ne nous avait pas été soumis sous une forme compréhensible pour une personne ordinaire. Je partage son avis complètement et à mon tour j'exprime le désir de voir le budget présenté de telle manière qu'une personne qui n'a rien d'un expert financier puisse le comprendre. Nous voyons le Gouvernement faire figurer à l'actif des sommes que l'opposition veut inscrire au passif. Tant que nos experts financiers ne tomberont pas d'accord, comment ceux d'entre nous qui n'ont pas de connaissances en finances peuvent-ils espérer tirer des conclusions du bilan qu'on nous offre? En reculant quelque peu dans l'histoire j'ai constaté que cette manière d'agir n'a rien de neuf. Si vous lisez l'histoire des parlements, vous constatez que tous les gouvernements essayent de se montrer sous le meilleur jour. Tout gouvernement cherche à maintenir un esprit de satisfaction chez le peuple, alors que l'opposition semble avoir adopté comme principe, si c'est possible, de démentir le bilan financier et de créer du mécontentement. C'est pourquoi je ne suis nullement surpris de voir le débat actuel suivre l'ordre des choses. Cependant, je suis prêt à accepter les déclarations du ministre intérimaire des Finances touchant le surplus et en voici la raison. L'an dernier, la situation que nous devions envisager était analogue à celle d'aujourd'hui. A cette époque, le ministre intérimaire des Finances a prétendu que nous avions un surplus d'environ 34 millions. L'opposition l'a nié avec acharnement et, cependant, nous apprenons que, pendant l'année, le Gouvernement a payé environ 34 millions de la dette nationale. Il devait avoir cette somme s'il a pu la payer et c'est pourquoi je suis prêt à accepter la déclaration du ministre au sujet de notre surplus de $1,800,000.

L'égalisation, si on me permet ce terme, de notre tarif sur la houille rencontre aussi mon approbation pour la raison suivante. Mon intention n'est pas de donner les détails de l'histoire des tarifs sur la houille. Qu'il me suffise de dire que le menu charbon était frappé de deux droits, l'un de 14c. et l'autre de 53c. par tonne. Comme de coutume, c'était l'industriel qui avait l'avantage du tarif de 14c. alors que le simple citoyen payait 53c. Si nous devons imposer un tarif sur le charbon, il ne doit pas y avoir de privilégiés; tout le monde devrait payer le même tarif et voici pourquoi.

Je n'envisage pas la modification du tarif comme une augmentation. L'augmentation existe pour l'industriel qui voit le tarif monter de 14c. à 50c. mais, pour la ménagère, le tarif baisse de 53c. à 50c. Je viens d'une région de la Nouvelle-Ecosse qui ne contient pas de houille. Nous en employons néanmoins et je sais que les ménagères de ma région seront heureuses d'apprendre qu'elles ne doivent payer que 50c. au lieu de 53c.

Une autre proposition du ministre intérimaire des Finances me sourit et c'est la formation d'une commission du tarif. Si par cette commission on entendait un corps ambulant parcourant le pays pour recueillir des opinions et revenant exposer ses conclusions, je n'y verrais pas grand'chose de bon. Mais je suis en sa faveur si l'on entend une réunion d'experts qui sauront recueillir des faits et nous donner ainsi les moyens de former notre opinion. L'autre soir, j'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Springfield (M. Hoey) dire que si une telle commission se formait, cela nous lierait à jamais au régime de la protection. Je ne le pense pas et, pour ma part, je crois que si une connaissance des faits devait nous lier au système de protection, je ne vois pas comment nous pourrions y échapper. Comme je la comprends, cette commission aura pour tâche de recueillir des faits et de les soumettre aux membres de la Chambre afin que nous puissions former notre jugement à leur sujet et non pas, comme le disait il y a un moment l'honorable député de York-Sunbury (M. Hanson), de prendre toutes les responsabilités et de s'assumer le droit de fixer les tarifs. N'est-il pas nécessaire? C'est ce que je trouve et je vais donner la raison sur laquelle je me base. J'ai entendu ici quelqu'un conseiller un relèvement des tarifs en donnant les motifs de son opinion et ils m'ont semblé plausibles alors que d'autres députés peuvent examiner la même industrie et démontrer qu'elle est déjà trop protégée. Quels sont les faits? Quelle est la vérité? Qu'on nous donne des faits et nous formerons notre opinion.

En passant je veux parler d'un article du budget qui me plaît et c'est la réduction des droits sur les moteurs employés par les pêcheurs. Cela sera avantageux pour les pêcheurs de l'Atlantique et du Pacifique.

On a beaucoup discuté ici le marasme dans les affaires et l'industrie. Chacun admettra que nous avons traversé une dure période de dépression. Une connaissance superficielle de l'histoire nous montre que toute guerre est accompagnée d'une période de grande activité

industrielle, mais qu'il se produit une réaction. Les lois n'y peuvent rien. Tout pays qui s'est engagé dans une longue guerre doit en subir les conséquences. Plus longue aura été la guerre, plus lourdes seront les conséquences. Nous avons été dans la guerre du commencement à la fin, et nous devons maintenant subir la dépression qui en est la suite logique. Je désire vous entretenir un instant ou deux de la situation qui existe dans les Provinces maritimes, parce que je suis plus au courant de ce qui se passe là-bas que dans les autres parties du Dominion. Nous avons eu à traverser une crise fort aiguë, mais je ferai remarquer que la guerre surtout en était responsable. Prenons la Nouvelle-Ecosse, par exemple. Pendant la guerre, Halifax était un port mondial; les navires de partout y trouvaient un refuge; la population de la ville augmentait à vue d'œil; toutes les marchandises offertes en vente étaient aussitôt achetées; la demande de main-d'œuvre était extraordinaire et l'explosion elle-même, bien qu'elle ait été désastreuse, n'a pas été tout à fait un mal, parce qu'elle amena dans cette ville un grand nombre de travailleurs pour reconstruire les édifices détruits. Mais après la fin de la guerre, la ville revint à a vie normale. Pouvait-on s'attendre à autre chose? Elle avait augmenté sa population de 15,000 ou 20,000 personnes, et cette surpopulation dut de toute nécessité s'en aller ailleurs, et l'on s'explique en grande partie l'exode de la Nouvelle-Ecosse si l'on songe aux conditions anormales qui existaient à Halifax durant la guerre. En Nouvelle-Ecosse, une autre cause de la crise financière provient de la politique douanière dont nous souffrons plus ou moins depuis quarante ans, parce que si la protection profite à quelques provinces,—et je ne nie point qu'elle profite aux provinces du centre,—il n'y a pas de doute qu'elle cause un tort immense aux Provinces maritimes.

Nous avons vu nos fabriques obligées de fermer leurs portes ou de déménager vers les provinces du centre. Le capital a suivi un mouvement identique. Je ne dis pas que la législation y pourrait quelque chose, et que ce n'est pas une conséquence toute naturelle, car les capitaux s'en vont vers les centres industriels, et je ne connais aucun moyen de les empêcher. Quatre de nos plus importantes banques autorisées ont pris naissance dans les Provinces maritimes, mais elles n'y ont plus leurs quartiers-généraux aujourd'hui. C'est pourquoi je dis qu'à cause de notre situation géographique la politique douanière qui peut convenir au reste du Canada nous est nuisible, et c'est une des raisons des temps difficiles dans les Provinces maritimes. Lorsque des honorables députés affirment dans cette Chambre qu'il est possible de résoudre ce problème par une loi du Parlement, pour ma part je ne comprends pas la façon dont il faudrait s'y prendre. De plus, nous avions l'habitude de jouir de tarif de transport réduits, mais lorsque l'Intercolonial devint une des filiales du National-Canadien les prix furent augmentés considérablement, et en conséquence nous sommes actuellement isolés pour ainsi dire du reste du Canada. Le tarif Fordney nous a rudement atteints, surtout en ce qui concerne l'industrie des pêcheries et durant deux ou trois ans l'industrie de la pêche a été désorganisée. Mais je ne veux pas rendre le tableau trop sombre. Je veux vous parler de la Nouvelle-Ecosse et de sa production. D'après les statistiques de 1924, je remarque que nos produits agricoles étaient évalués à 17 millions, nous avions des produits laitiers d'une valeur d'environ 10 millions; les fruits et les légumes représentaient une valeur d'un peu plus de 7 millions; les volailles et les œufs valaient à peu près $1,700,000; nos pêcheries rapportaient un revenu de $8,750,000; nos mines rapportaient un revenu de $24,900,000; et jusqu'à date nous avons expédié en Angleterre 1,900,000 barils de pommes; et ainsi la situation en Nouvelle-Ecosse n'est pas tout à fait sombre. Mais nous avons quelques besoins et je désire vous en entretenir quelques instants.

Le premier et le plus grand besoin des Provinces maritimes, c'est d'après moi, des tarifs de transport moins élevés. Quelque chose devrait être fait pour nous placer, à ce sujet, sur un pied d'égalité avec le reste du Canada. Le député de Kings (M. Hughes) et le député de Northumberland (M. Snowball) ont démontré à l'évidence que les tarifs de transport nuisent aux Provinces maritimes. Voici le remède préconisé par certaines gens. Ils disent que les Provinces maritimes devraient jouir d'un tarif de transport inférieur au coût réel, et que le reste du Dominion devrait être taxé pour compenser les pertes subies de ce chef. Je ne crois pas que tel soit le vœu des Provinces maritimes, et je ne pense pas non plus que nous en obtiendrions le résultat désiré. D'après moi, nous n'implorons pas la charité,—pas encore du moins; nous ne demandons que la justice. Mais il est deux articles qui devraient bénéficier d'un tarif de transport inférieur au coût réel, et cette réduction profiterait à tout le pays; ces deux articles sont le charbon et le poisson. La population de Québec et d'Ontario sans nul doute a besoin de notre charbon; et s'il pouvait être transporté du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse a un tarif très bas, nous en profiterions comme en profiteraient Ontario et Québec. La même remarque s'applique au

poisson. Mais que retirerions-nous de la même diminution appliquée aux autres produits? Prenez les produits agricoles, par exemple. Supposons que la population des Provinces maritimes jouisse de tarif de faveur pour expédier ses produits agricoles à meilleur marché dans les provinces centrales, quel en serait le résultat? J'ai entendu dire par des membres de l'opposition qu'en Ontario du moins ils ne veulent pas de concurrence pour leurs produits de la ferme; comme question de fait, ils nous disent qu'ils voudraient voir les produits agricoles américains exclus d'Ontario et de Québec, car ils désirent eux-mêmes fournir la clientèle locale. On ne veut pas de la concurrence. On nous l'a répété à mainte et mainte reprise en Chambre. On demande un tarif contre les produits agricoles des Etats-Unis. Accepterait-on la concurrence des produits agricoles des Provinces maritimes? Nous permettrait-on d'expédier notre beurre, nos œufs, notre volaille et notre bacon? Et non seulement d'expédier ces denrées ici, mais de faire payer aux provinces du centre une partie des frais de transport de façon à réduire le prix à moins du coût de revient? La chose ne semble pas raisonnable. Et si nous avions un retour à l'industrie dont on a parlé pour les Provinces maritimes, et commencions à expédier des produits manufacturés dans les provinces du centre, est-ce que les manufacturiers de cette partie du pays qui ont déjà déclaré qu'ils ne veulent pas souffrir la concurrence accepteraient avec plaisir celle des Provinces maritimes, surtout s'il leur fallait payer une partie des frais de transport de ces marchandises? Il me semble, monsieur, qu'il n'est pas raisonnable de s'attendre à pareil accueil.

Les Provinces maritimes ont surtout besoin de marchés plus considérables. Nous avons créé un marché en Angleterre et dans certains pays du continent européen, et nous avons un marché aux Antilles que l'on pourrait développer davantage. Naturellement, il est inutile de dire que, sans songer au reste du Canada, la réciprocité aurait été une panacée pour les Provinces maritimes. Cependant, si nous avions de nouveaux débouchés, si nous avions de meilleurs moyens de transport, y compris les entrepôts frigorifiques, les entrepôts à l'épreuve de la gelée, des ports mieux outillés, et si nous avions des prix de transport moins élevés, il me semble que tout cela tendrait à faire disparaître les conditions difficiles que traversent les Provinces maritimes.

Je désire, maintenant, monsieur l'Orateur, dire quelques mots sur une question que seul l'honorable représentant de Muskoka (M. Hammell) a touché au cours de ses remarques, il y a quelques jours. Je veux parler du tourisme. Si je ne me trompe, c'est là la troisième source importante de revenu. L'agriculture nous a rapporté, en 1924, 407 millions de dollars; les forêts et les produits forestiers, 229 millions; le trafic des touristes, 150 millions; les animaux et les produits animaux, 135 millions; les mines et les produits miniers, 125 millions. C'est là, il me semble, une question de commerce sur laquelle tout le monde devrait être d'accord. Cette industrie, encore dans son enfance, devrait recevoir l'appui de tous. L'encouragement de l'industrie du tourisme se résume à la capitalisation de nos sites, de notre climat, de nos endroits historiques. Le trafic touristique ne nuit en rien à aucune autre industrie actuelle, et ne diminue aucunement nos ressources naturelles. Les honorables députés de cette Chambre savent très bien ce que d'autres pays ont fait sous ce rapport. La Suisse a capitalisé les Alpes; la France a capitalisé ses musées et ses galeries d'objets d'art; l'Italie, son ciel d'azur, et la Grèce, ses ruines historiques. Conséquemment, il me semble que nous devrions tenter la capitalisation de nos sites, de nos endroits historiques—et nous en avons en abondance, monsieur l'Orateur. Je n'ai pas à mentionner les beautés de la Colombie-Anglaise, les sites enchanteurs de nos grands lacs ou du fleuve Saint-Laurent, les points historiques de la province de Québec. Je veux bien, cependant, dire quelques mots des Provinces maritimes et des occasions qu'elles offrent au trafic des touristes ou de ce qu'elles promettent à ces derniers.

D'abord, tous les sites des Provinces maritimes appartient à la même catégorie. Sous ce rapport, elles ne forment pas trois provinces, mais une seule. Nous n'avons pas de montagnes altières; nous n'avons pas de fleuves géants. Tout se présente sur une échelle modeste. Géographiquement parlant, les Provinces maritimes comptent parmi les plus vieilles parties du continent américain; la nature a commencé là son œuvre et y a atténué tous les accidents. Il n'y a rien d'irrégulier; nous avons l'harmonie; l'harmonie au point de vue de nos rivières, de nos montagnes, de nos vallées. Notre climat n'a son égal nulle part ailleurs sur le continent. La température descend rarement au-dessous du point de congélation en hiver et n'atteint pas quatre-vingts degrés en été; pendant que les villes du centre du Canada et des Etats-Unis cherchent l'ombre, nous jouissons de la brise rafraîchissante de l'Atlantique.

Je désire, cependant, souligner l'importance de nos endroits historiques. Nous en comptons plusieurs dans les Provinces maritimes. Les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick formaient autrefois l'A-

cadie française. Le premier établissement du Canada se trouvait à Annapolis, ou Port-Royal, fondé en 1604. Les Français s'établirent à divers endroits dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick et au cours de chaque guerre qui se déclarait entre l'Angleterre et la France, ces établissements étaient attaqués. Finalement, les Anglais s'en emparèrent et ils furent cédés par traité. Les Anglais s'emparèrent d'Annapolis à quatre différentes occasions mais ce poste retournait aux Français. En 1713, la Nouvelle-Ecosse fut cédée à l'Angleterre, mais la guerre éclata presque aussitôt après parce que les Français prétendaient n'avoir cédé que la péninsule de la Nouvelle-Ecosse, alors que les Anglais prétendaient que ces derniers leur avaient donné tout la province de l'Acadie. Le résultat fut que les Français construisirent des forts à Beauséjour et à Louisbourg, dans le Cap-Breton, et la guerre se poursuivit. En 1763, comme de raison, le pays tout entier passa aux mains des Anglais, mais de 1713 à 1763, il y eu de grands événements historiques dans la Nouvelle-Ecosse. Le fort Beauséjour fut pris; Louisbourg fut pris deux fois. C'est durant cette période qu'Halifax fut fondé par les Anglais et qu'eut lieu l'expulsion des Acadiens. Je pourrais parler plus longuement de l'intérêt historique de la Nouvelle-Ecosse, mais cela n'est pas nécessaire.

Je pourrais dire que les Provinces maritimes ont été le théâtre d'un grand nombre des premiers événements au Canada. Le premier chemin construit en Canada le fut à Port-Royal en 1605. La première église catholique au Canada fut établie en 1608. La première église protestante en Canada fut construite à Halifax en 1749. Le premier journal canadien fut publié à Halifax en 1751. La première assemblée représentative élue en Canada siégea à Halifax en 1758. Le premier collège, ou la première institution d'éducation supérieure, fut fondé à Windsor, Nouvelle-Ecosse, en 1788. Il est connu que l'on a vendu et exporté des pommes de la Nouvelle-Ecosse en 1663 et que l'on a exporté du charbon du Cap-Breton en 1743. Je pourrais, monsieur l'Orateur, continuer à donner une longue liste de faits historiques intéressants sur la province de la Nouvelle-Ecosse.

J'aimerais à parler brièvement de ce que nous avons fait relativement au tourisme. L'an dernier, nous avons eu 100,000 touristes dans la Nouvelle-Ecosse et les revenus provenant de cette source ont été de 7 millions. Nous avons de bons chemins. Nous avons des associations de tourisme; nos chambres de commerce s'occupent de développer le tourisme. L'an dernier, nous avons distribué 500,000 copies d'un guide de notre province.

[M. Robinson.]

On a aussi fait du bon travail de ce côté au Nouveau-Brunswick. Cette province a eu 100,000 touristes qui y ont rapporté, croit-on, 5 millions. Pour démontrer l'intérêt que l'on y porte au tourisme, je puis dire que le nombre des membres de l'Association du Nouveau-Brunswick s'est élevé, en une année, de 800 à 1,400. L'île du Prince-Edouard a eu aussi 35,000 touristes l'an dernier, en retirant $750,000 de revenus. Le nombre des automobiles entrant à l'Ile du Prince-Edouard et n'appartenant pas à des gens de cette île a été de 800 en 1923 et de 1,400 en 1924. Je ne mentionne ces faits que pour démontrer que nous, des Provinces maritimes, comprenons l'importance du tourisme.

Mais il y a des choses que nous ne pouvons faire. Il y a une limite à ce que nous pouvons faire pour encourager le tourisme et c'est ici que le gouvernement fédéral peut faire quelque chose pour nous s'il le veut. Il se trouve deux services du gouvernement fédéral ayant quelque chose à faire directement ou indirectement avec le tourisme: d'abord, l'administration des parcs nationaux, puis celle des ressources naturelles. La première administre les parcs nationaux qui sont au nombre de dix, je crois; il y en a trois dans la Colombie-Anglaise, trois dans les provinces des Prairies et quatre dans l'Ontario. Nous, des Provinces maritimes, n'avons aucune objection à voir ces parcs établis là-bas; nous comprenons que telle est probablement leur place naturelle. Mais le service des parcs nationaux a aussi sous sa direction les sites historiques et il voit à les faire marquer au moyen de monuments convenables.

Ce que nous aimerions à avoir dans les Provinces maritimes, c'est ceci: Que le service des parcs nationaux se charge, par exemple, de l'entretien du fort Beauséjour et du terrain avoisinant; qu'il se charge d'entretenir et de conserver le terrain de Louisbourg. Il s'est déjà chargé d'un petit territoire à Annapolis-Royal. Cet ouvrage ne peut être fait que par le gouvernement fédéral et nous ne désirons pas, dans les provinces, une répétition inutile des bureaux administratifs existant déjà à Ottawa. Il me semble donc qu'il y a là de l'ouvrage pour le service des parcs nationaux. Ce dernier accomplit un excellent travail, eu égard à ses ressources financières. Il me semble que, dans ce pays, nous manquons de fermeté sous certains rapports, entre autres pour ce qui regarde des services comme celui des parcs nationaux. Nous pourrions avoir un petit parc national au Nouveau-Brunswick, et nous pourrions en avoir un autre dans la Nouvelle-Ecosse, ce qui ajouterait de l'intérêt à nos sites historiques

Au Nouveau-Brunswick, il y a des paysages magnifiques, comme dans la vallée du Saint-Jean, celle de la Restigouche et celle de la Miramichi. Tout ce qu'il faut, c'est que le gouvernement fédéral s'occupe de ces choses après que nous avons fait notre possible. Dans la Nouvelle-Ecosse, nous avons la vallée Wentworth, la vallée d'Annapolis et les lacs Bras d'Or, sites merveilleux. On pourrait établir un petit parc national à quelques-uns de ces endroits.

Le service des ressources naturelles, dans ses attributions, vient aussi en contact directement et indirectement avec le tourisme. Il examine les ressources naturelles, fait un relevé des cours d'eau, trace les chemins ou les sentiers de canot, si l'on peut les appeler ainsi, et il fait dessiner des cartes. Voici une chose que l'on ne saurait s'attendre à voir faire par les provinces.

On ne doit pas s'attendre qu'elles se chargent du même travail qui est fait, ou qui pourrait être mieux fait à Ottawa. Nous demandons que le gouvernement fédéral organise le travail de ces services, qu'on leur accorde des subventions afin qu'ils puissent poursuivre leur travail et que nous ayons à Ottawa un office de renseignements sur le tourisme dans les diverses parties du Canada.

Quant aux Provinces maritimes, si nous pouvions obtenir des prix de transport équitables, si nous pouvions plus facilement écouler nos produits, si nous avions des entrepôts frigorifiques et des entrepôts chauffés, si nous trouvions des débouchés plus considérables et si le commerce des touristes s'accentuait, je crois que nous ne souffririons pas longtemps dans la province de la Nouvelle-Ecosse, nonobstant la stagnation actuelle du commerce.

M. STANSELL: M. l'Orateur, je me sens dans une position défavorable, à cette heure tardive, pour faire quelques remarques à propos de la question présentement à l'étude. Je désire néanmoins présenter à la Chambre et aux pays mes vues sur le sujet.

Quant au budget même, personne n'en a pas encore fait de critique plus forte que certains honorables députés siégeant à droite. Environ trente députés qui appuient le Gouvernement ont déjà parlé, et presque tous ont traité tous les sujets possibles sauf le budget. Le soin qu'ils ont mis à éviter cette question, monsieur l'Orateur, est la plus forte condamnation possible.

Je partage l'avis de l'orateur qui m'a précédé (M. Robinson). Je crois qu'il a traité un sujet très important. Je crois que nous possédons, dans les ressources naturelles du Dominion, dans notre nature et notre climat merveilleux. une richesse virtuelle que l'on peut exploiter et commercialiser dans une large mesure. Néanmoins, bien que j'approuve les paroles de mon honorable collègue, comme la plupart des membres du groupe ministériel, il a évité presque entièrement tout ce qui pouvait se rapporter au budget même.

Nous avons entendu cet après-midi un très long et éloquent discours, qui ne se rapportait, non plus, à aucun des points essentiels du budget. J'espérais, monsieur l'Orateur, que les blessures et les souffrances de la guerre ne seraient pas nécessairement invoquées dans cette discussion. L'honorable député a terminé son discours par un très éloquent plaidoyer en faveur de l'union nationale, de la disparition des luttes régionalistes et des malaises dus aux querelles de races. Son très éloquent plaidoyer en faveur de l'harmonie suivait un discours qui n'était rien moins qu'une tentative de provoquer les dissensions mêmes qu'il déplore. On nous parla du fusil Ross. L'orateur lui-même déclara qu'il connaissait peu ce fusil. Lui aussi, je crois, évita le plus possible de s'en servir et il critiqua vivement les hommes qui portèrent cette arme et combattirent pour leur patrie dans la guerre la plus sanglante de toute l'histoire, portant les armes qui leur avaient été fournies, qui leur avait été imposées, si vous voulez, par le parti dont il est un membre distingué. Je me suis demandé, monsieur l'Orateur, s'il sera longtemps nécessaire, dans la circonscription de mon honorable ami, de fabriquer des munitions électorales de ce genre. N'y a-t-il pas de grandes questions d'actualité que l'on puisse discuter? Ne se pose-t-il aucun problème, de nos jours, qui puisse faire l'enjeu d'une élection, sans qu'on fasse revivre les maux qui accompagnèrent ce terrible conflit? C'est fort bien de parler d'union nationale et de la disparition de tout malaise, mais il me semble qu'il conviendrait de commencer à mettre ces principes élevés en pratique.

Depuis le début de la discussion, on a fait des compliments de toutes sortes aux ministres et aux suivants du Gouvernement. Je crois que le premier ministre lui-même a droit à des félicitations pour avoir établi le record des discours de longue haleine de ce quatorzième parlement, en parlant plus de quatre heures. D'autres honorables députés ont presque atteint ce record. On pourrait très bien résumer les discours. On hâterait ainsi le travail de la Chambre et l'on servirait bien mieux le pays par des discours plus courts et de caractère plus pratique, par un peu plus de labeur ardu et un peu moins de bavardage.

On a félicité le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) de sa contenance radieuse et de son honnêteté transparente

On doit féliciter le ministre du Travail (M. Murdock) pour la masse de statistiques qu'il a

pu consigner au hansard; mais je me demande, monsieur l'Orateur, si les ouvriers du pays ne sont pas assez intelligents pour savoir s'ils ont un emploi ou non. Je me demande si les industriels du pays ne sont pas assez intelligents pour savoir si dans leurs établissements on travaille par interruption ou non. Je me demande si nous tous ne sommes pas assez intelligents pour savoir si nous avons de l'argent dans nos goussets et si nous sommes heureux ou non. Je ne me propose pas de traiter ce sujet en détail, car la plupart d'entre nous connaissent l'état du pays. Je pense bien que le ministre du Travail n'avait guère besoin de compiler des pages de chiffres pour convaincre la population de ce qu'elle sait déjà sur la situation actuelle.

Mais je tiens à faire mes meilleures félicitations au ministre intérimaire des Finances pour la concision qu'il a apportée dans son exposé budgétaire. De même, pourrais-je le féliciter pour ses artifices de comptabilité et ses habiles tours de passe-passe. C'était peut-être nécessaire. Il ne doit pas y avoir loin maintenant d'ici à un appel au peuple, pas plus qu'une année. Sans doute que le Gouvernement a jugé qu'il fallait faire montre d'un bel état financier; faire voir un excédent et si possible, une diminution de la dette. Alors le ministre a fait—ou plutôt a été sur le point de faire l'impossible et la façon dont il s'y est pris atteste sûrement de son ingéniosité. Cet exposé budgétaire ne contient que des chiffres, colonnes sur colonnes, accompagnés de commentaires ressemblent à un éditorial. En les examinant bien on ne peut qu'être émerveillé de l'habileté qui dénote cet assemblage de chiffres. Monsieur l'Orateur, n'est-il pas temps que l'état financier du pays soit exposé sous une forme à la fois simple et pratique, qui permettrait au premier venu de bien se rendre compte de la situation telle qu'elle est? Je vous le demande, une compagnie, une banque ou toute association ayant affaire avec le public et ayant à publier un rapport annuel, irait-elle faire un exposé du genre de celui qui nous est soumis? Il n'y a qu'un motif pour le Gouvernement d'en agir ainsi: c'est qu'il veut cacher la vérité et ne pas montrer les choses telles qu'elles sont. Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est la première fois que la chose arrive. Il n'y a pas lieu de remonter dans le passé. Je me contenterai de m'occuper de ce qui se passe aujourd'hui. J'ai la conviction que le public canadien, que les électeurs qui se préoccupent du bien-être national ont le droit d'avoir un exposé plus simple et plus précis de la situation financière que celui qu'on leur donne. J'ai foi, monsieur, dans l'esprit de justice de la population. J'ai la conviction que le peuple est prêt à accepter un exposé franc de la vérité, qu'il est prêt à faire ce qu'on pourrait lui demander pour remédier à l'état de choses qui règne. Et le premier devoir, si on veut gagner sa sympathie et son concours c'est de lui faire voir la situation financière sous son vrai jour.

Quand on a procédé à des changements au budget l'année dernière on a calculé qu'ils auraient pour effet de diminuer les recettes de $24,000,000. On nous dit, cette année, en donnant l'exposé financier, que cette diminution a dépassé le double; que la diminution ou la perte de recettes s'est élevée à $52,800,000. En acceptant la déclaration du ministre intérimaire des Finances il serait parvenu à obtenir un excédent important en dépit d'une diminution de $52,800,000, et en outre d'une forte augmentation des dépenses. C'est là, je le répète, un exploit que bien peu pourront imiter, et que bien peu accompliraient je tiens à signaler à la députation la déclaration qui fut faite quand on évalua à $24,000,000 la diminution des recettes. Je cite les paroles remarquables qui suivent:

> On s'attend avec confiance que cette réduction donnera un tel élan au commerce qu'il en résultera un plus grand développement et un accroissement de prospérité dans toutes les provinces du Canada.

Maintenant, la prospérité doit régner de nouveau dans une partie du pays, et à plus forte raison dans toutes les provinces, je prétends qu'elle viendra d'une autre façon. La réalité, c'est que la perte de revenu a dépassé plus que le double de ce que le ministre avait prévu. Alors la prospérité devrait être deux fois plus grande que les prévisions. Partant de ce raisonnement, monsieur l'Orateur, quel grand bien pour le pays et pour toutes les provinces, si notre revenu eut été totalement supprimé. Si la perte de $24,000,000 nous assure la prospérité et qu'en doublant cette perte nous accroissons en proportion cette prospérité, alors n'y a-t-il pas lieu de supposer qu'en perdant tout nous atteindrons le millénium. Je ne signale cela que pour faire voir la fausseté des déductions que le ministre intérimaire des Finances tire de sa déclaration.

Maintenant, je résume en peu de mots l'exposé du ministre. Je vais me servir exclusivement de ses chiffres, parce que le budget ayant été déposé à bonne heure, cette session, il a fallu faire l'estimation de quelques-unes des recettes et des dépenses. J'ai l'idée que personne, mieux que le ministre lui-même, peut arriver à estimer ces sommes. J'ai aussi l'idée que sa prudence d'Ecossais ne lui permettra pas de dépasser de beaucoup le chiffre des dépenses ou de réduire sensiblement les recettes dans ses calculs. J'accepte donc ses chiffres; il évalue à un total de $344,000,000 les recettes

réelles; en regard il évalue les dépenses à $342,177,000, soit un excédent de $1,822,000.

Comme je viens de le dire, c'est un exposé quelque peu compliqué, et pour saisir les faits, il faut, si nous prenons les chiffres du ministre lui-même, faire beaucoup de calculs pour nous rendre compte du véritable état des choses, à nos yeux. J'ai consacré quelque temps à ces calculs et j'entends présenter ce qui constitue à mes yeux l'exposé financier vrai et réel du pays, d'après les chiffres fournis par le ministre lui-même. Nous avons effectivement perçu un revenu de $308,994,207.71. Le ministre estime que le trésor recevra encore $35,005,792.29, ce qui donne 344 millions de recettes globales. Les dépenses réelles et les dépenses estimatives, toujours d'après les chiffres du ministre, sont les suivantes:

Dépenses réelles et dépenses approximatives	
Ordinaires	$319,700,000
Capital	18,077,000
Spéciales	4,400,000
Chemins de fer nationaux	18,027,000
Total	$360,204,000

Vous observerez, monsieur l'Orateur, que je n'indique pas les montants séparément. Il est vrai que le ministre les sépare pour des raisons à lui, mais à mon sens, le peuple canadien est le propriétaire des chemins de fer nationaux, et toute avance faite en leur nom est l'argent du peuple et doit être payé. Donc, pour rendre cet exposé parfaitement clair, j'ajoute au total les avances faites aux chemins de fer, ce qui porte le total des dépenses à $360,204,000. Au lieu d'avoir un excédent, nous avons donc un déficit réel de $16,204,000 et je soutiens, monsieur l'Orateur, que c'est là un véritable exposé de la situation.

Examinons maintenant l'administration financière des chemins de fer. On se rappelle que le Parlement a autorisé $56,527,000 pour les déboursés des chemins de fer. La somme étant insuffisante, la Chambre a voté un crédit supplémentaire de $7,500,000, ce qui fait un total de $64,027,000 ainsi réparti: en espèces, $18,027,000; en obligations garanties, 46 millions. En outre, est arrivée l'échéance d'obligations du Nord-Canadien d'un montant de $17,000,000 et le Gouvernement a procédé à une nouvelle émission pour les remplacer et pour cette raison, on n'en tient pas compte. Je mentionne simplement le fait pour indiquer combien d'argent exige la gestion financière des chemins de fer nationaux. Le réseau lui-même a fait une nouvelle émission de $9,375,000. C'était pour l'achat de matériel, et le matériel, je suppose, valait l'argent dépensé. Le réseau lui-même a contracté cet emprunt et il n'y eut pas de garantie spéciale. Nous mettrons donc le montant de côté, tenant pour acquis que le matériel vaut ce qu'il a coûté.

Il y eut un autre emprunt spécial de 18 millions pour les voies termini de Toronto et des embranchements. Le Gouvernement s'est porté garant de cette somme. Ainsi, nos chemins de fer ont exigé en tout $108,402,000 pour l'année écoulée. Je le mentionne parce que le peuple canadien tire une certaine gloire du réseau qu'il possède et exploite, mais rappelons-nous ce que le chemin de fer nous coûte, et quand nous entendons les gens parler avec volubilité de diminution de prix de transport et tenir des propos semblables, sans considérer que cette politique augmentera les charges que le réseau nous impose, il convient de nous arrêter et de considérer que nous avons déboursé $108,402,000 durant l'année, au chapitre des chemins de fer. De cette somme, je soustrais les valeurs qui ont fait l'objet d'une nouvelle émission pour le compte du Nord-Canadien et aussi les obligations émises par le réseau pour l'achat de son propre matériel. Cela laisse une balance de dette réelle de $82,027,000 pour l'exploitation des voies ferrées. Je citerai maintenant les chiffres fournis par le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) touchant l'accroissement de la dette publique. Selon lui, l'augmentation de la dette publique est la suivante:

Avances aux chemins de fer nationaux	$18,027,000
Marine commerciale de l'Etat	900,000
Commission du port de Québec	600,000

C'est un accroissement de $19,527,000, mais il déduit de cette somme un surplus qu'il évalue à $1,823,000 dans le premier exposé. Il reste $17,704,000. Mais il opère ensuite un nouveau retranchement de $4,000,162, qu'il obtient ainsi: les gouvernements de la Grèce et de la Roumanie doivent au Dominion, et depuis longtemps, une somme importante qu'ils n'ont pas remboursée et sur laquelle ils n'ont payé aucun intérêt. Le Gouvernement a pris des mesures pour consolider ces intérêts, c'est-à-dire qu'il a ajouté à la somme prêtée le chiffre des intérêts impayés et se targue de cela comme d'un excédent de $4,000,162. C'est comme si j'avais une hypothèque tellement considérable sur la terre d'un cultivateur qu'il serait incapable de rembourser un sou du capital et n'aurait pas payé les intérêts depuis quelques années, et que j'irais le trouver et acquerrais une autre hypothèque garantissant à la fois le capital et les intérêts, et joindrais les intérêts au capital et dirais ensuite: "J'ai touché des profits pour le chiffre des intérêts ajoutés au capital." S'il existe une telle chose qu'une mauvaise gestion financière, en voici un exemple marquant. Nous recevrons peut-être quelque chose dans l'avenir, nous l'espérons, mais aucune comptabilité ne devrait indiquer qu'on a reçu de l'argent avant d'avoir reçu un sou.

On nous a dit dans le dscours sur le budget que le pays a acquis de nouvelles sûretés. Je dois faire observer que l'Etat avait la garantie du débiteur, de pays déjà organisés à ce moment-là, et le Gouvernement n'a rien de plus. On voit que cet excédent fictif obtenu de pareille façon vient s'ajouter à un autre excédent dont l'Etat n'a jamais vu le premier sou, et qu'on chiffre à $4,000,162. Au dire du ministre, l'augmentation de la dette nationale ne dépasse pas $13,703,838. Je vais montrer l'augmentation réelle de la dette. Je donne les chiffres et je les expliquerai ensuite.

Dette nette au 31 mars 1924..	$2,417,783,174 88
Augmentation provenant des chemins de fer..	82,027,000 00
Déficit..	16,204,000 00
Augmentation totale pour l'année.. ..	$ 98,231,000 00

D'après les calculs livrés par le ministre, le 31 mars 1924 la dette nette était de $2,417,783,274.88. Ajoutons-y la dette des chemins de fer de l'Etat, en fin d'exercice 1914-1925, soit $82,027.000. Le ministre a établi une distinction entre les fonds avancés aux chemins de fer et les garanties d'obligations; mais je ne vois pas qu'il y ait une différence entre ces deux catégories de dettes. Dans l'une l'Etat a emprunté des capitaux sur sa propre garantie et les a transmis aux chemins de fer, soit un montant de $18,027,000. On compte cela comme une dette. Dans l'autre, on prie l'administration des chemins de fer de lancer une émission d'obligations au montant de $46,-000,000, dont l'Etat garanti le remboursement. Où est la différence pratique? L'Etat possède les chemins de fer. Dans un cas il donne sa promesse de payer; dans l'autre il endosse la promesse de l'administration du réseau qui se procure les fonds en donnant la garantie de l'Etat. Je crois donc avoir raison de dire que la dette du Trésor doit être augmentée de la dette des chemins de fer, soit de $82,027,000. C'est un fait incontestable. Le pays est responsable pour cette somme comme pour toutes les autres qu'il a prêtées.

Les chemins de fer n'ont jamais rien remboursé des sommes qu'on leur a vancées et ne le feront probablement jamais. Il n'y a pas de différence avec les fonds prêtés à une commission de port, à une compagnie de chemins de fer ou à toute autre entreprise publique, car elles sont tous des services de l'Etat et les obligations contractées représentent des capitaux avancés par l'Etat. Cela n'est pas niable. Il faut donc ajouter $82,027,000 à la dette. De plus, comme je l'ai montré, on a un déficit de $16,204,000; il s'ensuit que la dette nationale a été augmentée de $98,231,-000. Voilà l'état exact des finances de la Confédération; personne ne peut le contester.

[M. Stansell.]

Le ministre a, en outre, déclaré que l'Etat possédait en caisse, au début de l'exercice, une somme de 43 millions. Pour être exact, je citerai les paroles mêmes du ministre des Finances:

> Avant de passer à autre chose, je veux signaler à la Chambre le bilan des comptes publiés à la fin de l'exercice 1923-24, page 2, dans lequel on remarquera du côté de l'actif une inscription de $43,612,756.16 en espèces qui nous restent après la fermeture des comptes de l'année.

Cela s'explique par ce fait que l'Etat a emprunté l'argent mais ne l'a pas encore employé. Si l'argument vaut quelque chose, cet argent devrait encore se trouver dans la caisse du Trésor; mais le ministre ne nous a fait aucune déclaration en ce sens.

Il y a un autre sujet que je voudrais traiter, c'est la certitude donnée l'année dernière par le Gouvernement que la prospérité du pays suivrait une réduction des impôts. Scrutez le discours sur le budget et vous y chercheriez en vain un indice de cette prospérité pour l'exercice qui commence. Cela montre que la situation financière est peut-être plus mauvaise qu'on ne veut bien l'avouer; néanmoins les chiffres que j'ai cités sont ceux que nous fournit l'état déposé par le Gouvernement, et je les crois exacts.

On a attaqué la politique suivie par le Gouvernement. Je ne veux pas le blâmer plus qu'il le mérite et j'avoue qu'on ne saurait le tenir entièrement responsable du chômage et de la situation difficile où nous sommes. Mais je prétends qu'il a tout fait pour la provoquer. Le Gouvernement n'a pas accompli grand'-chose depuis qu'il est au pouvoir, mais tout ce qu'il a fait était de travers et je vais le prouver.

Je ne dirai pas que l'adoption de la politique conservatrice et d'un tarif de droits suffisamment protecteurs ramènerait immédiatement la prospérité au pays; mais je prétends qu'elle lui ferait faire un grand pas. Donc, plus vite on l'adoptera, plus vite on aura la prospérité.

La discussion de la politique actuelle et de la politique future nous ramène à cette sempiternelle question du tarif, protection contre le libre-échange. Sans doute on peut formuler d'intéressants arguments en faveur du libre-échange. Plusieurs sont empruntés aux doctrine de Cobden, de Bright, d'Henry George et autres. Leurs théories sont basées sur une situation qui n'a jamais existé et qu'on ne verra pas avant une autre génération, si jamais on la voit. Pour bénéficier réellement des effets du libre-échange, il faudrait qu'il fût adopté par tous les pays de l'univers. Or, cette théorie du libre-échange, si magnifique soit-elle, ne vaut absolument rien et est impratica-

ble si on l'applique à la situation actuelle. J'ai la conviction qu'un très petit nombre seulement des honorables députés croient réellement et honnêtement que le régime du libre-échange conviendrait au Canada. Il est heureux que les tenants de la doctrine libre-échangiste soient peu nombreux et je leur offre mes plus sincères sympathies, car je suis convaincu qu'il n'y a pas de méthodes pratiques d'appliquer ce régime avec des résultats bienfaisants au Dominion du Canada, à l'heure actuelle. Nous devons faire face à des conditions et à des faits et non à des théories.

Bref, quelle est la situation actuelle du Canada? Nous avons participé à une guerre qui, par sa durée, par les gaspillages des vies humaines et d'argent qu'elle a occasionnés et par ses terribles conséquences, dépasse tout ce qui s'était vu jusqu'ici dans les annales de l'humanité. C'est une aberration de croire que le Canada, ou n'importe quel pays allié ou même une nation, qui a eu quelque chose à faire même de loin avec le dernier conflit mondial, soit en mesure de traverser une pareille période sans que son commerce n'en ressente de terribles perturbations. Durant la guerre, les affaires furent stimulées de merveilleuse façon; les entreprises industrielles furent développées sur une vaste échelle; le peuple a contracté des habitudes de dépenses; chacun dépensait sans compter réduisant d'autant sa puissance d'achat de sorte qu'une réaction était inévitable à la conclusion de la paix. On aurait dû prévoir les conséquences inévitables d'un pareil conflit et appliquer convenablement des remèdes destinés du moins à prévenir les maux sinon à les guérir.

Plusieurs pays, entre autres les Etats-Unis, se sont rendu compte de la situation et ils ont utilisé la seule arme qu'ils eussent à leur disposition,—l'inauguration d'un tarif protecteur. Soixante-cinq pays ont relevé leur tarif douanier depuis la conclusion de la paix dans l'unique but de conserver et de protéger leurs propres ressources afin d'assurer à leurs citoyens la puissance limitée d'achat dont ils disposaient. Et le Canada, du fait d'une politique erronée, est peut-être le seul pays en vue qui ait adopté l'attitude contraire et nous savons tous quels en ont été les résultats. Je le répète, la seule chose que le Gouvernement ait faite, ce fut une erreur. Le peu qu'il a fait l'a été dans la mauvaise direction.

Quoique je n'aie jamais été l'un des tenants de la direction protectionniste à outrance, j'ai la conviction, envisageant la situation au point de vue du cultivateur, de l'ouvrier, du manufacturier et de toutes les classes de la population canadienne, que nous aurions dû sans hésiter, en face d'un pareil état de choses, remanier le tarif douanier et l'adapter aux conditions du moment.

Voilà la situation à laquelle nous devons faire face. Notre puissance d'achat est réduite. La puissance d'achat de toutes les nations du globe est diminuée. Tous les pays n'achètent que juste ce qui leur est nécessaire. Et cette situation ne peut donner lieu qu'à une seule conséquence. Il faut diminuer nos dépenses et nos activités et vivre autant que possible dans la limite de nos moyens. Du moment que notre puissance d'achat est réduite à sa plus simple expression; quand nos ouvriers chôment, il n'est guère pratique d'aller acheter à l'étranger des produits que nous serions en mesure de fabriquer au pays. Je ne prétends pas que nous nous laissions guider par les effets qu'il peut exercer sur les particuliers ou une classe quelconque de la population lorsque je parle du remaniement à apporter à notre tarif douanier. Quel que soit le programme fiscal qui sera mis en vigueur, je soutiens qu'il devrait tendre au bénéfice de tout le pays en général.

Et en sus des conditions que je viens d'exposer, nous avons un réseau national de chemins de fer que nous exploitons en concurrence avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Avec leurs embranchements, ces deux réseaux forment trois grandes lignes transcontinentales traversant le pays de l'est à l'ouest. Les capitaux du peuple Canadien sont placés dans des chemins de fer qui s'étendent de l'est à l'ouest par tout le Canada. Etant donné l'énorme dette qu'a occasionnée l'établissement de ces entreprises de voies ferrées, nous avons des frais obligatoires auxquels le peuple Canadien est tenu de faire face. Or, le seul moyen de diminuer ces frais obligatoires et de mettre un terme à l'ère des déficits, c'est de fournir du trafic à ces chemins de fer.

Nous avons une dette nationale énorme dont le chiffre s'élève à environ $2,500,000,000; les intérêts sur cette dette représentent également des sommes énormes. La seule méthode pour le peuple canadien de supporter ce fardeau sans qu'il pèse trop lourdement sur ses épaules, c'est de développer et de rendre une nouvelle vigueur aux entreprises commerciales et industrielles du pays; c'est d'accroître le volume de notre trafic. Tout autre système mènerait fatalement le pays à la ruine. Dans ces conditions, alors que nous avons placé nos capitaux dans les chemins de fer et vu le chiffre énorme de notre dette nationale sans compter les frais obligatoires considérables que comportent ces entreprises, le seul moyen d'améliorer la situation, c'est de diminuer les frais d'administration de façon à ce que le peuple puisse supporter le fardeau sans qu'il

pèse trop lourdement sur ces épaules. Or, pour obtenir ce résultat, il faut augmenter le chiffre de la population, fournir du travail à nos ouvriers et permettre à nos cultivateurs et aux employés des fabriques de produire suffisamment pour faire honneur à toutes nos obligations.

Et voici une autre raison pourquoi un tarif protecteur est absolument essentiel à la prospérité du Canada: Sur une distance de 3,000 milles, une frontière imaginaire nous sépare d'un voisin dont, bon gré mal gré, nous dépendons pour certaines conditions. Il y a aux Etats-Unis une certaine échelle de salaires, par exemple celle qui est basée sur la décision McAdoo au sujet des salaires des employés de chemins de fer et, il nous faut accepter cette échelle au Canada. Si les salaires, dans n'importe quelle branche de l'industrie sont moindres que ceux de nos voisins, il est facile à nos ouvriers de franchir la frontière, et, étant donné la situation qui a sévi chez nous depuis quelques années c'est ce qui a eu lieu à notre grand détriment.

Nous avons de propos délibéré adopté la politique qui a facilité des importations plus considérables des Etats-Unis, de sorte que les ouvriers canadiens ont été forcés d'aller chercher du travail dans la république américaine. C'est indiscutable, c'est même un axiome: les sujets d'un pays suivent l'exportation de l'argent dans la contrée où il est envoyé. Si notre argent va aux Etats-Unis ou dans n'importe quel autre pays pour la création d'industries, c'est là que nos compatriotes demanderont à être employés. C'est inévitable, quelque peu plaisante que soit cette vérité. Comme exemple, je mentionnerai ce qui a fait le sujet de beaucoup de discussion il y a quelques années au début de la carrière du groupe progressiste, bien que je n'en entende pas beaucoup parler aujourd'hui, je veux dire la dépopulation des fermes et l'exode des habitants des campagnes vers les grands centres. Il y a plusieurs années, lorsque les régions rurales étaient bien plus peuplées, nos cultivateurs suppléaient à leurs propres besoins et ce qu'ils ne pouvaient produire eux-mêmes ils l'achetaient dans un magasin de l'endroit, de sorte que l'argent était dépensé sur les lieux autant que possible. Aujourd'hui, dans combien de domiciles de nos villages ne voit-on pas en évidence les catalogues d'Eaton ou de Simpson? Les habitants des campagnes achètent à Toronto et dans les autres grandes villes. Je ne trouve pas à redire à cela, mais l'axiome que j'ai cité tout à l'heure n'en reste pas moins vrai surtout lorsque nos fonds prennent la route des pays étrangers.

Comme je l'ai dit, nous dépendons de la politique fiscale des Etats-Unis, quelle qu'elle soit, et, pour nous protéger, il faut imiter nos voisins, sinon la ruine nous menace. Maintenant, soutiendra-t-on qu'étant obligés de payer les mêmes salaires qu'aux Etats-Unis, nous pouvons manufacturer des marchandises pour rivaliser avec la main-d'œuvre à bon marché de l'Europe? C'est impossible. Vu nos frais généraux élevés, nous sommes donc obligés, si nous voulons nous maintenir, de nous protéger contre ce travail au rabais. A l'époque la plus critique du Canada, le Gouvernement a adopté une politique des plus mal inspirées. Lorsque le pays avait le plus besoin de ses soins, le Gouvernement l'a négligé, et au moment même où celui-ci aurait dû lui donner un régime vivifiant il l'a saigné à blanc. Mais, monsieur l'Orateur, mes honorables amis de l'Ouest et quelques-uns de leur groupe de l'Ontario, —je les crois parfaitement sincères,—se sont imaginés que parce qu'il y avait quelque chose de défectueux dans l'opinion publique au sujet de la politique, ce devait être le tarif et que, par conséquent, il fallait le faire disparaître. Ils demandaient le libre-échange et parce que leur programme coïncidait presque mot pour mot avec celui du parti libéral avant son arrivée au pouvoir, afin d'obtenir quelques votes de plus pour se maintenir à la tête de l'administration du pays, le Gouvernement,—contre son propre avis, je crois,—a consenti à dégrever quelque peu les droits. Cette décision a eu pour résultat la ruine de manufactures, le chômage, l'émigration aux Etats-Unis et une perte de revenus au montant de $52,800,000. J'aimerais bien savoir s'il est une seule classe, un seul citoyen, qui aient bénéficié de cette politique. Le whip du parti progressiste (M. Johnston) a dit, je ne l'ignore pas, que les cultivateurs en ont retiré des avantages. Voilà un sujet que je possède fort bien puisque j'ai été élevé sur une terre et que j'ai cultivé toute ma vie. Je suis donc bien renseigné sur les achats de machines agricoles et de tous les articles nécessaires à l'agriculture. Je me rappelle qu'il y a ving-cinq ans, lorsque les instruments aratoires étaient frappés d'un droit de 20 p. 100, nous avions les machines les moins chères qu'il y ait jamais eu au pays. Je ne dis pas que cela fut exclusivement attribuable au tarif. Je tiens à faire observer que l'imposition d'un droit douanier n'augmente pas toujours pour le consommateur le prix de l'article protégé et cela est facile à prouver à la satisfaction des honorables députés. Lorsque les Etats-Unis ont imposé un droit élevé sur nos bestiaux, qui s'est plaint? Les griefs sont venus de nos cultivateurs de l'Ouest qui désiraient exporter leurs bêtes à cornes aux Etats-Unis et qui se plaignaient que le marché américain leur était interdit. C'est exact; ce sont les Canadiens et non les consommateurs des Etats-Unis qui ont souffert.

Nous avons eu une réduction notable des droits sur les instruments aratoires. Quelle en a été la conséquence? Pour permettre aux fabricants de se refaire, le Gouvernement leur a accordé l'importation de leurs matières premières presque sans aucun droit, de sorte que les manufactures qui fournissaient ces matières premières sont aujourd'hui ruinées ou en activité la moitié du temps seulement. Le résultat a été désastreux pour elles. Eh bien, qui en a bénéficié? On a cité des chiffres, et personne n'y a contredit, prouvant que le prix des machines agricoles, sauf en ce qui concerne la diminution de la taxe sur les ventes.—et même là on n'en a pas donné tout le montant,—n'a pas été baissé.

M. McKAY: Monsieur l'Orateur, je voudrais demander à l'honorable député s'il a lu le rapport de la commission agricole nommée par le gouvernement d'Ontario en 1924 pour faire enquête sur le prix des instruments aratoires?

M. STANSELL: Je n'ai pas ce rapport sous les yeux.

M. McKAY: Mon honorable ami trouvera...

M. STANSELL: Quelle est votre question?

M. McKAY: La compagnie Massey-Harris fit rapport à cette commission que sur douze instruments la réduction avait été de $57.55; et la Cockshutt Plow Co., qu'il y avait eu une réduction de $295.75 sur quatorze machines agricoles. Mon honorable ami peut obtenir ce rapport qui a été publié voilà quelques jours seulement.

M. STANSELL: Je n'ai pas lu de rapport en ce sens; pris au dépourvu je ne saurais donc répondre à mon honorable ami. Ce que j'ai entendu de mieux à ce propos venait du whip du parti progressiste qui a affirmé que le prix d'un instrument, la lieuse, était tombé de $15.

M. McKAY: Le rapport en question nous renseigne sur tous les instruments aratoires.

M. STANSELL: Cette baisse représente tout juste la taxe de vente, rien de plus; et il en est de même de la diminution de $57 sur douze machines, dont mon honorable ami vient de parler. Je ne parle pas ici de la suppression de l'impôt sur les ventes. Je prétends qu'en fait le cultivateur n'a pas bénéficié d'une réduction dans le prix des machines agricoles, réduction qu'on lui avait fait prévoir. Mais alors même que cette baisse eût eu lieu il y a un autre produit manufacturé qui représente une grosse dépense dans ma famille; je veux parler de la chaussure. Certains honorables membres ont demandé un abaissement du tarif sur la chaussure; ils ne l'ont pas obtenu. Il me semble qu'on a diminué la taxe de vente. En regard des droits perçus sur les instruments, le tarif sur la chaussure est très élevé; mais ce qui m'intéresse c'est le prix que l'acheteur doit payer ces objets lorsqu'il va chez le détaillant. Je constate qu'aujourd'hui, toutes proportions gardées, je paie la chaussure moins cher que les machines agricoles; et pourtant on n'a pas apporté de réduction au tarif. Un examen du catalogue d'Eaton, pour le printemps,—et la plupart des honorables collègues conviendront, je crois, que mon autorité est respectable,—montre que sur une demi-douzaine de catégories de marchandises, telles que chaussures pour hommes, bottes pour bûcherons et ouvriers, et souliers pour dames, les prix sont baissés d'entre 11 et 16 p. 100; et il en est de même des magasins de détail. Donc, en somme, l'acheteur bénéficie d'une plus grande réduction dans le prix de la chaussure, dont le droit douanier reste le même, que dans le prix des instruments aratoires dont le droit d'entrée est presque supprimé. En outre, je le répète, les fabricants de matières brutes ont été gravement atteints.

On nous a beaucoup parlé encore de l'engrais chimique; on a cité l'autre soir les chiffres à ce sujet. On avait démontré que toutes les régions réclamaient l'entrée en franchise des engrais chimiques; et lorsqu'on y a donné suite il est résulté que presque toutes les fabriques ont cessé leurs opérations; la conséquence c'est que si je voulais acheter de l'engrais chimique cette année, je serais obligé de le payer plus cher que l'an dernier. Je demande encore: Qui en a bénéficié? Le trésor public a perdu 52 millions de dollars en revenus; l'ouvrier a perdu son emploi; les capitaux placés dans cette industrie ont été perdus en tout ou en partie, et personne n'en a réellement profité.

A présent je voudrais commenter certaines observations qu'a faites ce soir l'honorable député de Huron-Nord (M. King). Je reconnais que mon honorable ami a cité des chiffres exacts; il n'y a pas lieu pour mois d'en contester l'exactitude. Je reconnais également son absolue sincérité. Seulement, à mon sens et, je crois à celui de toute la Chambre, les conclusions de l'honorable représentant étaient tout à fait erronées. Les chiffres en question établissaient une comparaison entre le régime protecteur du Canada et celui des Etats-Unis; et l'honorable préopinant a déduit que la protection était plus forte au Canada parce que les recettes des douanes canadiennes étaient plus considérables, par tête de population, que celles des Etats-Unis. Mais la situation est si claire que je suis étonné de voir que mon

honorable ami ne la comprend pas. Je vais tenter de l'exposer nettement. Sur mainte catégorie de marchandises le tarif américain est deux ou trois fois plus élevé que le nôtre, si élevé même qu'il en est prohibitif et que le marché des Etats-Unis est fermé aux objets de production étrangère; en conséquence la population américaine achète les produits de leurs propres manufacturiers. Si nos voisins font bien, je prétends qu'il nous incombe de suivre leur exemple.

M. HODGINS: Comment ont-ils de si grosses recettes de douane si les marchandises sont exclues?

M. STANSELL: L'exclusion n'est pas complète, car leurs recettes de douane sont assez élevées, mais si leur tarif était plus élevé, ils percevraient moins. Cependant, ils perçoivent moins que nous proportionnellement à la population, parce que leur tarif est si élevé qu'il exclut beaucoup de marchandises. Je ne dis pas qu'il les exclut toutes, mais assez pour que leurs recettes de douane soient moindres que les nôtres, relativement au chiffre de la population. Notre tarif est si bas que cela nous encourage à acheter à l'étranger, si bien que depuis dix ans nous avons eu avec les Etats-Unis une balance commerciale défavorable de près de deux milliards. Je sais que c'est le grand argument des progressistes—et ils sont parfaitement sincères—de dire que pour vendre, il faut acheter, que le commerce doit être international. C'est exact, mais cela ne veut pas dire qu'on doit acheter ailleurs ce qu'on peut fabriquer chez soi. Si le cultivateur employait le même procédé, il n'aurait qu'un avenir: l'asile des pauvres. On peut acheter une marge de crédit à la banque, ou une assurance-vie ou une retraite de vieillesse tout comme on peut acheter des pommes de terre, des œufs, du beurre ou d'autres denrées. Pour le cultivateur il est logique de vendre ce qu'il cultive et cela avec bénéfice, mais de n'acheter que ce qu'il ne peut produire lui-même, en se réservant autant que possible un peu de bien-être sous forme d'assurance, de pension de vieillesse ou de crédit.

Qu'avons-nous fait relativement à notre commerce avec les Etats-Unis? En dix ans nous avons eu une balance défavorable de deux milliards et qu'avons-nous fait pour contrebalancer cette perte? Nous avons été là-bas emprunter de l'argent. Si nous n'avions pas adopté ce système d'emprunt, notre dollar serait bien au-dessous du pair aujourd'hui. Les emprunts négociés par le ministre des Finances à New-York ont beaucoup contribué à stabiliser notre devise, mais cela ne justifie pas l'achat aux Etats-Unis d'articles qu'on pourrait produire dans le pays même, pas plus que cela ne justifie une balance commerciale défavorable avec les Etats-Unis chaque année. Tant qu'on continuera, on encouragera les Etats-Unis à hypothéquer l'avenir du Canada dans la même mesure que nous laisserons cette balance défavorable s'accroître.

Je sais que pour certains le mot "protection" a un son désagréable. Mais la protection est une très bonne chose lorsqu'il s'agit d'une assurance contre le feu. C'est une très bonne chose quand on l'applique à son propre foyer. Cela entraîne quelques frais, mais on estime que c'est nécessaire. La protection nationale est aussi essentielle à un pays que la protection domestique l'est à un foyer. Plus tôt nous le comprendrons et plus tôt nous adopterons une bonne politique nationale, mieux cela vaudra pour nous. Nous ne croyons pas que la protection même efficace puisse tout corriger; il y a d'autres éléments dont il faut tenir compte. Mais il faut envisager l'ensemble du point de vue national. Il faut pratiquer l'union nationale au lieu de se contenter d'en parler. Une des conditions essentielles est de se protéger à tel point qu'on puisse fournir du travail à nos ouvriers au lieu de les forcer à aller chercher aux Etats-Unis l'emploi qu'ils devraient trouver ici.

On va me demander immédiatement: Comment l'agriculteur peut-il bénéficier de la protection? Eh bien, moi qui suit agriculteur, je la préconise et j'estime qu'elle est avantageuse. Je concéderai, pour les besoins de la discussion, qu'elle ne paraît peut-être pas aussi avantageuse aux cultivateurs de l'Ouest qu'à ceux de l'Ontario. Mais si l'immigration, augmente, si notre population s'accroît et que nos usines reprennent leur pleine activité à la suite de l'application d'une bonne politique, je suis sûr que tous les agriculteurs du Canada auront leur part de prospérité. Celui qui pense que le cultivateur ne se ressentira pas d'un regain de prospérité générale se trompe énormément. Lorsque les gens travaillent, lorsque les usines marchent à plein rendement et que nos mines et nos autres ressources s'exploitent, tout cela crée une puissance d'achat; c'est aussitôt un débouché pour le lait, le fromage, le beurre, les œufs, le blé et tout ce que produit le cultivateur. On ne peut donc pas douter que l'agriculteur ne profite d'une pareille situation.

Je regrette que l'honorable député de Huron-Nord (M. King) n'ait pas été présent lorsque j'ai répondu à son argument touchant les droits de douane au Canada et aux Etats-Unis. Au risque de me répéter, je voudrais m'expliquer encore une fois. Mon honorable collègue a dit que le tarif était plus protecteur au Canada qu'aux Etats-Unis, parce que ce dernier pays percevait moins en droits de douane que le Canada.

M. KING (Huron-Nord): J'ai dit que la protection nous coûtait plus cher au Canada qu'aux Etats-Unis, proportionnellement à la population.

M. STANSELL: Oui, il n'y a pas de malentendu. En voici la raison: Notre tarif est loin d'être aussi élevé que le leur et il résulte que nous achetons continuellement de l'étranger. Mais chez les américains, le tarif est en certains cas si élevé qu'à l'exception des marchandises dont ils ont absolument besoin, ils produisent chez eux tout ce qu'il leur faut et n'ont pas à importer. En conséquence, le tarif des droits de douanes n'est pas aussi élevé par tête parce que, dans bien des cas, le tarif rend l'importation prohibitive. Si notre tarif était aussi élevé que le leur les résultats seraient les mêmes. Si c'est un résultat heureux, nous pouvons l'atteindre en agissant comme eux.

M. HALBERT: Il y a un moment, l'honorable député disait que si les cultivateurs achetaient à l'étranger ce qu'ils pouvaient produire eux-mêmes chez eux; ils seraient vite dans la misère. Or, n'est-il pas vrai aujourd'hui que plus de 90 p. 100 des cultivateurs achètent leur beurre au lieu de le fabriquer parce qu'il leur coûte ainsi moins cher? Il en est de même pour les machines et toute autre chose.

M. STANSELL: Cela ne contredit nullement mes déclarations. J'ai dit que le cultivateur qui, de propos délibéré, prend pour ligne de conduite d'acheter jusqu'à concurrence du montant de ce qu'il vend pourrait acheter d'autres choses, comme de l'assurance-vie, et mettre de côté pour ses vieux jours. J'ai dit qu'il valait mieux produire davantage chez soi que de suivre cette ligne de conduite erronée d'acheter pour un montant équivalent à celui des ventes. Quant au beurre, la déclaration de mon honorable ami ne me semble pas exacte. Je sais que beaucoup d'entre nous fabriquent leur propre beurre parce qu'ils préfèrent le fabriquer chez eux; ils le jugent un peu meilleur que ce qu'ils pourraient se procurer ailleurs. Je ne vois pas de mal à ce que beaucoup plus de cultivateurs adoptent ce système.

Je désire appeler l'attention sur une remarque de l'honorable député de Huron-Nord (M. King) et c'est au sujet de ces bestiaux, cinq ou sept, j'oublie leur nombre exact, qui ont été vendus et n'ont rapporté que $57. Le cultivateur prétend que cela démontre que quelque chose va mal. Certainement, et je vais vous dire quoi. Je vais prendre mon exemple dans le *Farmers' Advocate* que tous les progressistes regardent, j'en suis convaincu, comme un organe de toute confiance. Il parle de la situation en Alberta, ce qui sera plus juste au point de vue du raisonnement que si je citais un cas dans l'Ontario. Il dit qu'un cultivateur a vendu 25 bœufs sur la marché de Winnipeg ou de Saint-Boniface et qu'il a touché $3,522. Or, dans une situation aussi mauvaise que celle qu'on nous a décrite, cela fait $133 par tête. Au marché de Winnipeg, ils se sont vendus $7.35 du cent livres. S'ils s'étaient vendus au marché de Toronto ils auraient rapporté $475 de plus, soit près de $4,000 et cela en dépit de la situation qu'on nous dépeint comme si mauvaise.

M. BRETHERN: Quelle serait leur valeur sur le marché de Chicago au prix cité par l'honorable député de Huron-Nord (M. King)?

M. STANSELL: Je n'en sais rien. Je réponds simplement à la déclaration qu'on a faite. Je ne suis pas prêt à étudier la cote du marché de Chicago.

M. BRETHERN: Il y a quelques instants, l'honorable député a déclaré que le consommateur américain ne souffrait pas du tarif élevé établi contre l'importation canadienne. Or, l'honorable député de Huron-Nord a cité des chiffres indiquant qu'au marché de Toronto le bétail s'est vendu $8 les 100 livres, contre $6 à Winnipeg et $12 à Chicago. L'honorable député prétend-il que le consommateur américain ne souffre pas de cette différence?

M. STANSELL: Il me faudrait savoir s'il s'agit d'animaux de la même catégorie dans chacun des cas. Je prenais simplement la déclaration de l'honorable député de Huron-Nord quant aux maigres bénéfices des éleveurs. Il a dit que cinq ou sept animaux, je ne sais plus au juste, ont été vendus $57. Je lui faisais observer qu'au même moment un autre fermier vendait 25 animaux $3,500 et qu'il aurait pu en retirer $4,000 au marché de Toronto. La raison est que cet individu a expédié des animaux de tout premier ordre, ce que l'autre n'a pas fait. Celui qui expédie du bétail de première qualité doit en recevoir des bénéfices, en dépit du fait que la situation n'est pas celle que nous aimerions voir. L'autre a expédié une demi-douzaine d'animaux et a touché environ $10 la pièce. Je n'ai jamais vu ces animaux, mais ils ne devaient pas être bons à en juger par le prix, sans quoi ils auraient rapporté davantage. Nous pouvons tirer une leçon de cela. Comme les fabricants doivent fabriquer de bonnes marchandises s'ils veulent en recevoir un bon prix, les cultivateurs doivent produire un bon article s'ils veulent avoir des prix avantageux pour leur bétail, leur beurre ou leurs autres produits. Bien que les prix ne soient pas

aussi élevés que j'aimerais les voir, je suis d'avis que le cultivateur a traversé le pire de la crise et que les choses vont aller s'améliorant un peu à son point de vue. Les conditions ne sont pas si mauvaises quand on voit payer de tels prix. Ce n'est pas là un cas exceptionnel choisi pour les besoins du raisonnement, mais une consignation ordinaire de bestiaux de l'Alberta vendue à Winnipeg.

Donc, ce qui importe, c'est d'arrêter une politique canadienne d'abord. C'est assurément notre devoir de veiller aux intérêts du Canada avant de nous préoccuper de ceux des Etats-Unis ou de toute autre nation, sans quoi nous n'atteindrons jamais la prospérité qui nous est nécessaire. Je n'admets pas du tout que le relèvement des droits de douane entraîne une hausse des prix. Ce qu'il faut, c'est du travail pour nos ouvriers et un prix de revient moindre, mais nous n'y arriverons jamais si nous continuons d'acheter à l'étranger ce que nous pourrions produire au Canada. Membres de cette Chambre et citoyens d'un grand pays, mettons-nous à l'œuvre pour utiliser les richesses naturelles dont nous parlons tant, oublions les mesquineries, arrêtons une politique nationale, économisons et travaillons à l'unité nationale.

L'objectif de mes honorables amis progressistes me plaît beaucoup et j'aime la prédiction de l'honorable député dont je viens de parler relativement à la durée de ce parti en autant qu'il adoptera une politique financière sage, car je crois en sa sincérité. Sans doute l'honorable député de Brandon (M. Forke) désire sincèrement le bien-être du Canada, mais il se trompe sur certaines choses et je le prierai ainsi que ses amis d'examiner sérieusement si dans l'intérêt général, un abaissement des droits de douane convient bien au Canada. J'ai beaucoup d'admiration pour le parti progressiste, mais je crois fermement qu'il fait fausse route. Qu'il quitte le cercle vicieux qui tourne autour de New-York et qu'il s'engage dans la voie canadienne qui conduit à quelque chose de pratique.

M. R. M. GENDRON: Monsieur l'Orateur, je me lève avec plaisir pour dire quelques mots sur le budget qui est présentement soumis à la considération de cette Chambre. Ma première parole en est une de félicitation à l'adresse de l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb). Je puis l'assurer que le budget qu'il a préparé reçoit l'approbation des électeurs de mon comté, et qu'il est accueilli très favorablement par les cultivateurs et les consommateurs, de même que par ceux qui se livrent à l'exploitation des produits de la forêt. car il n'apporte presque pas de changements au budget de l'an dernier.

[M. Stansell.]

Monsieur l'Orateur, je ne désire pas entrer dans des considérations générales; je me bornerai aux questions qui intéressent particulièrement le comté que je représente; je parlerai de la vallée de la Gatineau, de cette belle région de ma province qui se trouve presque entièrement comprise dans le comté de Wright.

La rivière Gatineau abonde en ressources naturelles encore inexploitées. Je crois qu'il est à propos d'attirer l'attention de cette Chambre sur le nombre et la valeur de ses pouvoirs d'eau, qui pourraient, s'ils étaient exploités, produire l'énergie électrique en quantité considérable et alimenter plusieurs usines, de même que fournir la force motrice dans un rayon assez étendu, y compris la ville d'Ottawa. Cette rivière est bordée de forêts, très riches en bois de pulpe et en bois à billots, dont il est difficile d'estimer la valeur. Malheureusement, le capital manque pour tirer parti de ces richesses naturelles et développer convenablement cette belle vallée. Si nos pouvoirs d'eau étaient mis en valeur, pour établir des pulperies, par exemple, nous pourrions manufacturer sur place notre bois de pulpe, le convertir en pâte ou en papier, au lieu de l'expédier à l'état brut aux Etats-Unis, comme la chose se fait présentement, et nous créerions ainsi un certain nombre de centres industriels, où le cultivateur pourrait écouler avantageusement les produits de la ferme, et aussi son bois de pulpe.

Monsieur l'Orateur, permettez-moi de dire quelques mots sur l'immigration. C'est une question d'une importance primordiale pour le Canada. Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre de l'Immigration (M. Robb) sur le fait qu'il y a, sur la rivière Gatineau, un endroit qui serait très avantageux pour y établir des colons; je veux mentionner Maniwaki. Là est située une réserve indienne d'une étendue considérable, renfermant d'excellentes terres, sur laquelle vivent environ soixante familles d'Indiens. Cette réserve devrait être ouverte à la colonisation, non seulement pour les Indiens, mais aussi pour les Canadiens, français ou anglais, qui profiteraient de l'occasion pour s'établir dans cette localité. Je note cela afin de convaincre l'honorable ministre qu'un bon nombre de Canadiens revenant des Etats-Unis pourraient s'établir dans mon comté et en augmenter la population et les revenus—ce qui causerait un bien immense dans cette région.

Comme le disait mon honorable ami le député de Muskoka (M. Hammell), au cours de la session de 1924, et comme il le répétait la semaine dernière, nous avons dans la vallée de la Gatineau un endroit très favorable pour les

touristes qui aiment la chasse et la pêche, ainsi que la forêt, et cet endroit est très sanitaire; l'inconvénient le plus grave au développement du tourisme provient des routes rurales, ou encore, de ce que nous appelons le chemin d'Ottawa, qui n'est aucunement favorable pour l'automobile. J'ose espérer qu'avec l'aide du gouvernement fédéral, agissant conjointement avec le gouvernement local et les municipalités, nous aurons des routes convenables avant longtemps—besoin pressant pour cette partie de notre pays.

Monsieur l'Orateur, dans le village de Maniwaki, où je réside, il serait urgent que le Gouvernement construise un édifice pour un bureau de poste; c'est une question très importante, qui demande considération. Ce village est maintenant séparé en deux parties, et, pour accommoder le public, il faut un bureau de poste au centre du village. J'ai soumis cette demande à l'honorable ministre des travaux publics (M. King) mais tout fut mis de côté pour le moment, par mesure d'économie. Je comprends qu'on doit faire de l'économie, jusqu'à un certain point, mais il ne faut pas négliger les besoins légitimes et justifiés. Ma demande est raisonnable et nécessaire et j'espère qu'elle sera accordée aussitôt que possible.

Monsieur l'Orateur, je désire exprimer mes vues sur une question qui sera, je l'espère, mise à l'étude: Le nord de la vallée de la Gatineau comprend quelques cantons, et le territoire non arpenté, voisin de ces cantons, est un endroit idéal pour un parc national. Le gibier y abonde; nous y trouvons l'orignal, le chevreuil et les animaux à fourrure en quantité. Les beaux lacs situés dans cette localité sont remplis de poissons, et comme la cité d'Ottawa est supposée devenir une grande ville, j'ose espérer que mes vœux se réaliseront et que la création d'un parc national dans cette région viendra apporter à la vallée de la Gatineau, à la ville d'Ottawa, à la ville de Hull et à ses environs, les revenus considérables provenant du tourisme américain.

Monsieur l'Orateur, en passant, je désire donner mon opinion sur une question très importante pour mon comté, la question de l'embargo sur le bois de pulpe. Je ne vois aucune nécessité, pour le moment, d'adopter cette mesure. Les colons qui ont quelques cordes de ce bois à vendre devraient avoir le droit de le vendre où il leur plaît, à d'aussi bons prix qu'ils peuvent obtenir. L'idée de croire que le pays sera ruiné en bois de pulpe dans quelques années est une idée fausse. Ce qui constitue le vrai problème, ce sont les feux de forêts, qui détruisent chaque année beaucoup plus de bois qu'il ne s'en vend. Je conseillerais au Gouvernement d'aider les provinces à prévenir et combattre les feux de forêts, et de mettre de côté la question de l'embargo, ou de l'imposition de droits d'exportation sur le bois de pulpe. Je parle de cette question avec connaissance de cause car j'ai été dans ce commerce toute ma vie. Protégeons nos forêts contre les incendies, faisons la coupe avec précaution, et nous aurons du bois encore bien longtemps; les générations qui nous suivront en profiteront tout comme celle d'aujourd'hui.

M. THURSTON: Monsieur l'Orateur, je regrette de ne pouvoir commenter le discours de l'honorable député qui m'a précédé (M. Gendron). Je serais plus à même de le faire dans deux ou trois jours lorsque j'en aurai lu la traduction.

Comme la Chambre en est présentement à ce que l'on pourrait appeler sa deuxième grande série de discours de l'année et comme depuis trois ans je me suis fait la réputation d'un député qui préfère voir des actes et quelques résultats à ces copieux discours qui encombrent nos archives, on me permettra peut-être de retenir la Chambre pendant quelques instants afin de pouvoir offrir une ou deux suggestions qui, peut-être, ne seront pas acceptées avec grand empressement. Après avoir passé trois sessions en cette Chambre, je suis convaincu que s'il nous arrivait un messager du royaume céleste pour nous dire qu'il est libéral, les conservateurs s'opposeraient à tout ce qu'il proposerait; s'il se déclarait conservateur, les libéraux condamneraient immédiatement tout ce qu'il suggérerait; et s'il était progressiste, comme il est d'ailleurs, il serait sûr de rencontrer l'opposition des deux anciens partis. Cependant, je vais exposer mes vues pendant quelques minutes.

En théorie, nous sommes à discuter en ce moment l'amendement au budget qu'a proposé l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton), bien que, je crois, on admettra généralement que presque toute la discussion a tourné jusqu'à présent sur le budget lui-même. Je me propose de voter contre le budget actuel, non pour ce qu'il contient en réalité mais parce que le ministre intérimaire des Finances se propose d'établir une commission sur le tarif. Je ne crois pas nécessaire de répéter les arguments invoqués par d'autres honorables députés contre l'établissement d'une pareille commission, et je me bornerai à ceci: Tant que nous ne serons pas d'accord dans cette Chambre et dans ce pays sur ce que doit être la politique fiscale du Canada, nous marchons dans l'inconnu en établissant cette commission. Nous devrions faire savoir d'abord à la commission quelle attitude nous voulons qu'elle prenne, vers quel but elle doit tendre.

Je me propose aussi de combattre l'amendement proposé par l'ex-ministre des Finances. Il m'est aussi difficile de donner les raisons que j'ai de le combattre qu'il me serait difficile d'en donner pour l'appuyer; je me contenterai de dire qu'il ne signifie absolument rien; ce n'est qu'un fatras de mots.

Selon moi, le budget de cette année, d'après ce que j'ai pu apprendre de l'histoire du parti libéral, n'est aucunement un titre de gloire pour ce parti. Pour moi, c'est un budget protectionniste et qui contient bien peu de modifications. Pour quelques-unes de ces modifications, je ne vois aucune raison, à moins qu'on ne les ait mises là pour occuper de l'espace. Il y a un article de ce budget qui impose une taxe de 6 c. sur le gaz, mais en examinant les rapports du commerce, je n'ai pu constater que nous en importions. Je ne vois donc pas pourquoi cet article a été inséré, si ce n'est pour faire paraître le budget un peu plus considérable.

L'an dernier, quand j'ai fait un bref discours sur le budget, j'ai dit que tous les libéraux du Dominion—ceux qui ont été libéraux depuis nombre d'années et qui savaient ce qu'ils étaient ou du moins croyaient le savoir—en seraient enchantés, que leurs espoirs qui avaient été émoussés—et l'on ne pouvait les blâmer de penser ainsi—seraient ranimés et qu'ils avaient quelque raison de penser qu'un vrai parti libéral était né. Je prétends que j'avais raison de faire cette prophétie; et les visites du premier ministre à divers endroits du Canada durant les vacances parlementaires ont dû lui démontrer que le peuple appréciait un budget ayant un caractère libéral. Je prédis cependant aujourd'hui que le budget actuel va avoir une grande tendance à tuer les espoirs ranimés des vieux libéraux et que le parti libéral perdra du prestige dans tout le Dominion et surtout dans la province d'Ontario. Cette perte du prestige ressemblera quelque peu à celle subie par le parti conservateur par suite de l'action du premier ministre (M. Ferguson). Celui-ci promit un jour de faire adopter une certaine loi et, faisant une volte-face soudaine, il fit ensuite adopter une loi entièrement contraire au vœu exprimé par le peuple, et cela après avoir dépensé un million de dollars pour connaître quel était ce désir. Je crois que je serais justifiable de prédire aujourd'hui que, si la combinaison Ferguson-Nickle faisait un appel à la province d'Ontario pour se faire réélire, elle serait défaite.

Le fait que le Gouvernement actuel tue, par le nouveau budget, les espoirs ranimés du parti libéral dans tout le Canada va avoir un effet préjudiciable au pays. Il va augmenter la méfiance que les électeurs commence à éprouver à l'égard de nos gouvernements en général. C'est très regrettable. Cette méfiance, particulièrement dans les deux vieux partis, est très répandue et nous ne pouvons beaucoup nous permettre de l'augmenter, car nous arrivons sur un terrain dangereux si nous nous rendons au point que le peuple perde toute confiance dans aucun gouvernement, et c'est vers ce point que nous marchons très rapidement en jouant inconsidérément avec les promesses faites aux électeurs.

Je me propose de dire quelques mots de l'amendement proposé par l'ex-ministre des Finances. Comme je l'ai dit, ce n'est rien de plus ni rien de moins qu'un fatras de mots. C'est réellement une plaisanterie, et je ne sais pas pourquoi le parti conservateur, qui a prétendu être protectionniste depuis nombre d'années et avoir toujours cru dans la protection et le tarif élevé, néglige d'exposer aujourd'hui ses principes, et je considère l'amendement proposé par l'ex-ministre des Finances comme exprimant la pensée du parti conservateur.

Les conservateurs formulent leurs objections en disant qu'ils n'acceptent pas l'exposé financier. L'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), en parlant l'autre jour, a laissé croire à la Chambre qu'il est d'usage, chez tous les gouvernements, avant les élections, de présenter des bilans trompeurs à la Chambre et au pays. Puis le ministre de l'Intérieur (M. Stewart) a déclaré que l'état financier de cette année a été préparé par les hauts fonctionnaires du département qui ont rédigé tous les états financiers depuis nombre d'années. Il a dit que les conclusions de l'état financier de cette année ont été obtenues par les mêmes méthodes qui ont prévalu dans la préparation de tous les états financiers antérieurs. Monsieur l'Orateur, tant que l'opposition officielle n'aura pas prouvé que le ministre de l'Intérieur avait tort de déclarer cela, je prétendrai qu'ils n'ont aucunement raison de s'opposer au budget actuel. Bien que l'opposition officielle ait négligé de déclarer dans son amendement sa confiance dans la protection, je crois que nous avons le droit de conclure, d'après les paroles des divers honorables membres de ce groupe qui ont parlé, qu'ils croient encore à la protection.

Je ne discuterai pas les avantages et les mauvais côtés de la protection ou du libre-échange, et autres sujets similaires; mais je crois que le temps est venu où la Chambre et le peuple du Canada en général peuvent avec raison se demander ce que l'on entend par protection. Je suis persuadé que, si la Chambre et le pays en général s'arrêtaient une fois à considérer ce que veut dire au juste la pro-

tection, et en arrivaient à la conclusion où ils seraient forcément amenés, ils refuseraient à tout jamais de la tolérer. Je voudrais demander en premier lieu pourquoi certains particuliers ou compagnies privées s'adressent de temps à autre au Gouvernement pour obtenir un tarif protecteur? Contre quoi veulent-ils être protégés? Est-ce parce que nous avons des hivers plutôt rigoureux et des vents froids, qu'ils veulent ériger un brise-vent pour s'abriter? Est-ce de cette façon qu'ils désirent être protégés; sinon, comment? Je prétends, après avoir étudié notre régime tarifaire et le tarif douanier que nous avons actuellement, que la protection, ou une demande de protection, n'est rien d'autre qu'une demande de secours financier présentée par un particulier ou une compagnie. Si cela est vrai, si c'est une aide financière que certains particuliers ou compagnies demandent au Gouvernement, où le Gouvernement prend-il cette subvention que les compagnies demandent? La seule réponse possible est: "dans les goussets des contribuables du pays". Si les habitants de tout le Canada s'arrêtaient un seul moment à considérer ce que veut dire le protectionnisme et ce qui en résulte, ils abandonneraient à jamais la doctrine protectionniste en tant que doctrine propre à assurer les revenus du Dominion. Je prétends aussi qu'il ne serait que juste et honnête que les tenants de la protection déclarent ouvertement au public qu'ils veulent prélever des impôts de tout le monde dans le but d'aider quelques-uns. S'ils agissent ainsi à la prochaine élection — et je ne pense pas qu'ils le fassent — il me fera plaisir de les rencontrer dans toute circonscription, que ce soit au cœur de Montréal ou de Toronto, et de discuter la question. Il me ferait surtout plaisir de les rencontrer dans mon propre comté; je me présenterai aux électeurs en tout temps pour discuter la question de savoir si nous devons augmenter les taxes imposées à tous au bénéfice de quelques-uns, qui ne demeurent probablement pas dans le comté.

Je n'aime pas à prolonger cette discussion, qui, oserais-je dire, n'est pas un débat, mais simplement un concours de bavardage. Toutefois, si l'on me permet de retourner au domaine de la prophétie, je prédis que l'adoption d'une doctrine protectionniste, à ce moment, par le gouvernement libéral et le défaut du vieux parti conservateur de mentionner ses principes protectionnistes dans l'amendement, signifient simplement que, d'ici 20 ou 25 ans, il n'existera plus de parti conservateur. Les libéraux, par suite des agissements du gouvernement actuel, gagnent rapidement la faveur des tenants du protectionnisme. Les membres du groupe progressiste, par suite de leur attitude déterminée et persévérante, gagnent l'appui de ceux qui approuvent la doctrine du tarif modéré, ou tarif fiscal; il s'ensuit que, dans 20 ans, le parti libéral sera le seul parti protectionniste en ce pays et le groupe progressiste, le seul parti de cette Chambre ou de ce pays qui prêchera la doctrine du tarif fiscal, ou du libre-échange. Ce qui me porte à titrer cette conclusion c'est que les associations protectionnistes de tout le pays, qui sont sans aucun doute composées de gens très avisés, voient déjà la folie qu'il y a à diviser leurs forces et, naturellement, elles se disposent à abandonner le parti le plus faible. Et c'est, comme tout le monde le reconnaît à l'heure actuelle dans le Canada, le parti conservateur (*Exclamations*).

On admet que le parti le plus faible des deux groupes protectionnistes est le parti conservateur, à cause du dossier extrêmement détestable du dernier gouvernement. Le peuple canadien l'a établi à la dernière élection générale. En conséquence, les associations protectionnistes appuieront le parti libéral, ce qui sera cause de la disparition totale du parti conservateur. (*Nouvelles exclamations*).

Je suis heureux de voir que tant de mes honorables collègues reçoivent ma prédiction dans des dispositions si favorables. L'ex-ministre des Finances (l'honorable sir Henry Drayton) a proposé un amendement se rapportant à la protection et à peu d'autre chose. On a fait une réflexion en Chambre qui, je crois, est digne de considération. L'ex-ministre des Finances n'a pas insisté très fortement sur ce point dans son discours, mais, quand je causai avec lui plus tard, il me dit que c'était là le principal motif qui l'avait porté à prendre la parole. Voici la question dont il s'agit: Où va le Canada, avec le système et la méthode actuelle d'administrer les finances du pays? C'est une question que peut à l'heure actuelle se poser avec raison tout citoyen canadien.

J'ai souvent pensé à cela depuis ces dernières années. J'ai tenu à donner quelques chiffres à la députation pour qu'elle songe quelques instants à ce qu'ils veulent dire et pour qu'on demande: où s'en va le Canada? Voici ces chiffres:

Année	Population du Canada	Dette nationale
1870..	3,454,000	$115,993,705
1880..	4,215,000	194,634,441
1890..	4,793,000	286,112,295
1900..	5,322,000	346,206,980
1910..	6,917,000	470,633,046
1915..	7,862,078	700,473,814
1922..	8,966,834	2,902,347,137

J'ai cueilli ces chiffres dans l'*Annuaire du Canada* pour 1922-1923. Ils font voir que depuis l'année 1870 à 1915 notre population s'est accrus de 4,480,078 habitants, mais que notre dette nationale a augmentée de $584,480,108

C'est avant qu'on ajoute notre dette de guerre à la dette nationale. Je demande donc à mes collègues et à tout le pays: avec ce bilan de 1870 à 1915 où le Canada s'en va-t-il? Force nous est bien de reconnaître que du train que nous administrons les finances du pays, nous nous acheminons à grands pas, oui, à trop grands pas, vers la banqueroute nationale. Divers Canadiens, des députés de cette Chambre, particulièrement des deux anciens partis, m'ont déclaré qu'on avait besoin en cette Chambre d'un gouvernemen fort, qu'il appartienne à l'un ou à l'autre des deux anciens; que présentement nous n'avons pas un gouvernement pouvant disposer d'assez de force. Les chiffres que j'ai cités, ferai-je observer, représentent ni plus ni moins que l'œuvre des partis dont tous s'accordent à reconnaître le prestige dans le passé. De sorte que s'il arrive que l'un, en Chambre ou sur les tribunes publiques, reproche à l'autre le chiffre peu élevé de notre population et le chiffre énorme de la dette nationale, nous pouvons donc fort à propos leur demander pourquoi, étant au pouvoir, ils n'ont rien fait pour remédier à cet état de choses. Tous les deux, selon-moi, ont failli à leurs obligations.

En examinant ces statistiques que je viens de vous soumettre, si nous sommes Canadiens de quelque façon, notre devoir est de nous demander: d'où vient que le Canada est dans une telle position? En ce faisant nous devons ensuite nous demander en premier lieu: qui est le peuple canadien? Si nous recherchons ce que furent nos ancêtres, sommes-nous excusables d'avoir si mal réussi à administrer nos affaires publiques, comme nous l'avons fait? Si nous nous arrêtons à nous demander qui est le peuple canadien, il nous faut bien reconnaître qu'en échouant nous avons trompé la confiance que nos pères avaient mise en nous en nous léguant le patrimoine qu'ils avaient si bien administré; que nous avons, également, trompé nos enfants et nos arrières petits-enfants qui viendront après nous. Quand nous nous interrogeons pour savoir qui est le peuple canadien, il nous faut bien reconnaître que pour rester dignes de nos pères nous aurions dû faire un succès de ce pays, au lieu d'un échec. Nos ancêtre sont venus des Iles-Britanniques et de la France, les deux premières nations du monde à cette époque. On sait que seuls, les plus robustes osèrent entreprendre le voyage, car dans ce temps-là il fallait vingt semaines pour traverser l'Atlantique. Nous n'ignorons pas, non plus, que ce sont les citoyens les plus sains de corps qui le sont aussi d'esprit, à quelle que race qu'ils appartiennent. Avec ce type intrépide nous avons un climat propre à développer ce qu'il y a de meilleur dans une race. En songeant à tout cela, c'est comme une énigme de savoir pourquoi nous n'avons pas réussi à administrer sagement nos affaires. J'ai l'idée, dont je voudrais faire part au peuple, que la raison de notre insuccès ne réside que dans le fait que j'avouais nous nous sommes donné la peine d'essayer à administrer, comme il faut, nos affaires nationales. Toutes nos énergies ont été dépensées à faire arriver au pouvoir l'un ou l'autre des deux partis au détriment des affaires du pays. Pour montrer à la Chambre et au pays quelques-unes des bévues que nous avons commises, je vais donner quelques exemples. Nous avons eu, pour habitude, lorsqu'il s'agissait de prélever des fonds de négocier un emprunt soit à l'étranger, soit au pays, disons de $1000,000,000, remboursables en dix, vingt ou trente ans, mais sans prendre les mesures pour le rembourser à l'échéance; bien au contraire, un peu plus tard, on négociait un nouvel emprunt de cent millions pour rembourser le premier. Tant que l'on s'en tiendra à cette méthode, nous serions exposés à nous endetter de plus en plus. Je ne sais pas pourquoi nous persistons dans une habitude aussi imprévoyante, contraire à tout ce qu'un particulier fait pour la gestion de ses propres affaires. Aussi, lorsqu'un cultivateur fait un emprunt de $5,000, l'acte hypothécaire contient une clause lui donnant la faculté de payer périodiquement un certain montant du capital, de façon qu'à la fin du temps du prêt il n'ait pas payé seulement l'intérêt, mais le capital également. S'il n'en agissait pas ainsi avant peu il sera sur le point de faire faillite. Alors je prétends que si le Canada continue d'emprunter sans prendre les mesures en vue de rembourser à l'expiration, nous nous exposons à nous embourber de plus en plus.

Il y a une autre idée que je voudrais émettre. C'est celle-ci: ce fut-il l'habitude dans le passé d'ériger des édifices publics où ils n'étaient pas nécessaires; on les a entrepris pour servir les intérêts du parti au pouvoir quel qu'il fût.

Permettez-moi de donner quelques exemples. Il y a deux ans environ, le gouvernement actuel a présenté un crédit relatif à la construction d'un élévateur à Halifax. L'impression presque générale, à cette époque, je crois, c'était que l'élévateur n'était pas nécessaire, car nous n'utilisions pas alors tout l'espace disponible de l'élévateur local. Mais une élection partielle devait se tenir dans la localité, et tout le monde était parfaitement convaincu, à mon sens, que l'adoption de ce crédit était destinée à faciliter l'élection d'un partisan du Gouvernement. Peu nous importe, je crois, si le vote de cette somme a donné les résultats espérés par le Gouvernement, mais l'adoption du crédit a accru notre dette d'autant.

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense): Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question? Ne croit-il pas qu'il faille munir nos ports d'installations convenables?

M. THURSTON: Je ne m'oppose pas du tout à ce qu'on les munisse de ce que le ministre appelle, je crois, des installations convenables, mais je m'oppose à ce qu'on les encombre de ces choses.

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami ignore-t-il que sir Henry Thornton a recommandé la construction de cet élévateur? Et sir Henry s'y connaît.

M. THURSTON: J'ignore si sir Henry Thornton a approuvé l'entreprise, mais, à mon avis, le Gouvernement n'a pas réfuté avec beaucoup de succès l'accusation portée alors en Chambre par l'opposition officielle, à savoir que le Gouvernement présentait le crédit pour fins d'élections.

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami ne s'en tirera pas ainsi. Que répond-il à cette assertion: si sir Henry Thornton a recommandé la construction de l'élévateur, ne saute-t-il pas aux yeux qu'elle était essentielle?

M. THURSTON: Peu me chaut que sir Henry Thornton ait recommandé ou non l'entreprise. S'est-on servi de l'élévateur?

L'hon. M. MACDONALD: L'élévateur est en voie de construction.

M. THURSTON: Utilise-t-on tout l'espace de l'élévateur actuel?

L'hon. M. MACDONALD: L'élévateur actuel n'est pas relié aux voies termini construites là-bas il y a quelques années, et la construction de cet élévateur était absolument nécessaire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-ce un discours?

L'hon. M. MACDONALD: Je réponds à une question.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Vous répondez de travers.

L'hon. M. MACDONALD: Ne vous inquiétez pas, je n'ai pas prononcé beaucoup de discours.

M. THURSTON: N'en déplaise au ministre, l'impression générale, je pense, en Chambre et dans le pays, c'était qu'il n'y avait pas nécessité absolue de faire ce déboursé. Mais je ne m'occupe plus de ce crédit. Peu importe pour le moment que l'élévateur fût nécessaire ou non, ce qui est indéniable, c'est que l'adoption de ce crédit a grossi d'autant la dette nationale. On a aussi clairement établi, à mon sens, au cours de ce parlement, qu'il y a quelques années le dernier gouvernement a demandé l'adoption d'un crédit touchant la construction d'un bassin de radoub à Victoria, Colombie-Anglaise. Le public en général, je crois, savait qu'il n'y avait pas lieu de construire un bassin de radoub à Victoria, que s'il y en avait besoin d'un sur le littoral, il fallait le bâtir sur la terre ferme.

M. DICKIE: On n'a pas construit de bassin de radoub à Victoria.

M. THURSTON: L'honorable député voudra-t-il me dire si l'on a dépensé des fonds pour construire un bassin de radoub ou un emplacement de bassin? Les Débats révèleront, je crois, le vote d'un crédit pour la construction d'un bassin de radoub sur l'île Vancouver. N'en déplaise à l'honorable député, tout le pays et cette Chambre étaient alors sous l'impression que l'objet principal de ce crédit, c'était d'aider le Gouvernement à faire élire un partisan dans l'élection partielle sur le point d'être tenue alors. C'est une pratique vieille de plusieurs années, nous le savons. Qu'était le Grand-Tronc-Pacifique, sinon un hochet politique? Le canal de la vallée de Trent en était un autre, le chemin de fer de la baie d'Hudson, de même, l'arsenal de Lindsay, pareillement. Nombre de cas semblables se sont produits à travers le pays entier.

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer): Voudriez-vous que nous fermions le canal de Trent?

M. THURSTON: Il est impossible de le fermer. Ce que je veux établir, c'est ceci: depuis la Confédération, on a fait mousser des projets comme ceux que je viens de mentionner, la Chambre a voté des crédits impliquant des déboursés énormes, pour des fins politiques, ni plus ni moins, mais dont il est résulté des accroissements de la dette nationale. Je ne blâme pas le Parlement de l'avoir fait; je ne blâme pas le gouvernement intéressé, mais je blâme le peuple canadien de se laisser acheter ainsi. Le peuple canadien est avisé, circonspect ou prudent ou mérite cette réputation, et cependant il s'est laissé corrompre chaque fois. Pourquoi? Pourquoi se laisse-il acheter de cette manière?

L'unique conclusion à laquelle nous pouvons en venir, c'est que le peuple canadien a été formé à croire que l'argent dans le trésor public ne coûte rien, qu'il appartient à d'autres qu'à lui. S'imagine-t-il que l'argent vient des airs? Je n'en sais rien, mais il semble avoir l'impression que s'il parvient à faire dépenser de l'argent au Gouvernement, il n'a pas à se préoccuper du remboursement. Il incombe à tout représentant élu par le peuple, que ce soit au Parlement fédéral, aux

législatures provinciales ou aux conseils municipaux, peu importe, de bien faire comprendre cette vérité à ses mandants; de souligner le fait que le peuple lui-même doit rembourser tout dollar puisé dans le trésor public. Si tous les contribuables comprenaient cela et en avaient conscience, tous nos gouvernements seraient beaucoup moins prodigues, des conseils municipaux en montant. Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que cette transformation prendra des années, mais les députés se feront l'apôtre de cette idée, j'en suis sûr, et insisteront là-dessus aux prochaines élections.

Nous avons entendu, l'autre soir, les commentaires du ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) touchant le chemin de fer de la baie d'Hudson. Il a bien pris soin de se réserver plusieurs portes de sortie, pour l'époque où il montera à la tribune dans les comtés de l'Ouest.

L'hon. M. MOTHERWELL: Que trouvez-vous à redire à ma déclaration?

M. THURSTON: Rien du tout, c'est là le mal. Dans la circonscription de Lindsay (Ont.), mes adversaires font actuellement courir le bruit que j'ai été l'artisan de la fermeture de l'arsenal de Lindsay, quand de fait l'arsenal a été fermé un an avant mon élection. Je ne me connaissais pas une telle influence. Mes adversaires proclament aussi que si un gouvernement conservateur est élu, l'arsenal de Lindsay fonctionnera de nouveau comme arsenal, à plein rendement. Je voudrais demander à l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) s'il est prêt à faire une déclaration officielle et donner du poids aux promesses de ces gens. Ne déclarera-t-il pas que l'arsenal de Québec fermera ses portes et que celui de Lindsay rouvrira les siennes? Je n'ai jamais été en faveur de l'exploitation de l'arsenal de Lindsay comme tel, et ne le serai jamais. En premier lieu, nous n'en avons pas besoin du tout. Ensuite, si on l'exploite pour se conformer à l'Acte de l'Amérique Septentrionale anglaise il faudra un autre demi-million pour le reconstruire. Il n'a pas été bâti en conformité de la loi constitutionnelle et les stipulations de cette loi sont la seule raison d'être d'arsenaux au Canada. On a construit l'arsenal de Québec pour se conformer à ces prescriptions, pas celui de Lindsay. Je me soucie peu de la diffusion de ces bruits par quelques politiciens du comté de Victoria, ce qui me tracasse, c'est que le peuple y prête l'oreille. En pareil cas, il y a quelque chose de répréhensible. Pour devenir le peuple que nous devons être, veillons au redressement de ces abus et apprenons au peuple que ces entreprises ne vont pas sans des déboursés considérables.

Pour conclure, permettez-moi d'affirmer que pour devenir de vrais Canadiens nous devrons modifier notre régime financier et adopter pour nos emprunts ce qu'on dénomme communément le système de fonds d'amortissement. Quand nous lançons un emprunt, pourvoyons, au moment même, au remboursement de la somme à l'échéance, afin de ne pas accumuler les dettes sans cesse, méthode injuste envers les générations futures. De plus, faisons bien comprendre au peuple que les deniers publics ne se dépensent pas sans l'imposition de taxes pour leur remboursement.

(A la demande de M. White, la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

La séance est levée à minuit trente minutes mardi matin.

MARDI, le 21 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

LES FRETS MARITIMES

M. JACOBS: Je demande à déposer sur le bureau une requête de la Montreal Dairy Produce Association à l'encontre du projet d'octroyer une subvention à la ligne Petersen.

QUESTION DE PRIVILEGE

M. JOHNSTON: Monsieur l'Orateur, je désire soulever une question de privilège. Je tiens à appeler l'attention de mes honorables collègues sur un article publié dans le *Financial Post* du 17 avril et qui se lit ainsi:

Ottawa a été le théâtre d'un incident intéressant ces jours derniers. Le marché du blé était troublé à l'unisson de l'état d'esprit du gouvernement King à ce moment-là. Quelques jours auparavant, le vote décisif de l'Orateur l'avait sauvé de la défaite. Un autre vote important était sur le point d'être pris. Un pointage préliminaire par les whips indiquait l'absence d'une trentaine de progressistes dont la présence était requise pour sauver le Gouvernement. Quelqu'un donna le renseignement qu'ils étaient en ville dans un bureau de courtage surveillant la cote du blé car ils sont intéressés, dit-on, dans des spéculations considérables. Personne ne savait le nom de cette maison de courtage, mais on en connaissait l'adresse. Une automobile fut réquisitionnée à la hâte et un honorable député se lança nu-tête à la recherche des retardataires. Il dérangea rudement les délibérations de ses collègues, qui se demandaient si le blé remonterait ou non à $2, par une sommation de réintégrer leurs sièges et il retourna sur la colline parlementaire avec une douzaine de députés agraires sur le marchepied de la voiture. Et le Gouvernement fut sauvé de la défaite.

(*Exclamations.*)

M. JOHNSTON: Je ne m'étonne pas de voir rire les honorables députés. Au nom du parti progressiste, je désire nier catégoriquement et

énergiquement les allégations que renferme l'article en question et dont l'esprit, tout le monde l'admettra, est malicieux. Ces allégations sont trompeuses et erronées et les conclusions ou déductions sont mal fondées et fausses. Je dois manifester la surprise que j'éprouve de voir un journal de la réputation du *Financial Post* prêter ses colonnes à la publication d'un article de cette nature.

EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL

L'hon. M. MANION: Monsieur l'Orateur, je désire m'expliquer sur un fait personnel. On a fait tant de fausses assertions à mon sujet au cours de ce débat que je vais en corriger une avec l'espoir qu'à l'avenir les honorables député qui me censureront s'écarteront moins de la vérité. D'après les Débats, page 2292 (version anglaise), l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault) a fait hier la déclaration suivante:

Si ma mémoire est fidèle, ce fut en 1912 ou 1913 que l'honorable représentant de Fort-William, avec l'influence de sir Wilfrid Laurier, était choisi candidat, non unioniste, mais libéral, de son comté.

A ce sujet l'honorable député a fait preuve de la même ignorance de mes affaires qu'à propos des divers sujets qu'il a discutés hier. Cette affirmation, monsieur l'Orateur est entièrement fausse. Sir Wilfrid Laurier a été absolument étranger à ma nomination sous quelque rapport que ce soit. J'ai été choisi à cette époque par le même parti libéral à Fort-William qui, en 1917, s'est joint au parti conservateur pour m'élire en opposition à sir Wilfrid Laurier. Même, ce n'est pas en 1912-1913 que j'ai été nommé, comme l'a dit l'honorable député, mais en 1915 alors que je servais à un humble poste, dans l'armée du général Castelnau, partie des troupes françaises. Je servais cette France vaillante que mon honorable ami est toujours si porté à réclamer comme le pays de ses ancêtres mais qu'il n'a pas été aussi empressé d'aider alors qu'elle luttait pour sa vie même.

M. ARCHAMBAULT: Que mon collègue me permettre une question. N'est-il pas vrai qu'il a été choisi d'abord à cette époque comme candidat franchement libéral et non pas comme unioniste?

L'hon. M. MANION: Si vous me permettez de répondre à cette question, monsieur l'Orateur, je dirai qu'elle ne se rapporte nullement au sujet. (*Exclamations.*) Le point est que j'ai été choisi par les libéraux et non pas, comme l'a affirmé l'honorable député par l'influence de sir Wilfrid Laurier ou qui que ce soit. Je n'avais pas besoin d'influence contrairement à mon honorable ami peut-être.

M. VIEN: J'en appelle au règlement monsieur l'Orateur. L'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (l'hon. M. Manion), en s'expliquant sur un fait personnel, ne peut dénigrer aucun des membres de la Chambre. Il a déclaré que l'honorable député de Chambly-Verchères n'était pas prêt à défendre la France, le pays de ses aïeux. Cela ne regarde nullement une explication sur un fait personnel, et si mon honorable ami désire discuter cette question lorsque nous serons libres de le rencontrer sur ce terrain, nous n'y avons pas la moindre objection. Je demande donc. monsieur l'Orateur...

Des VOIX: A l'ordre.

M. VIEN: Je parle maintenant sur une question de règlement. Je propose, monsieur l'Orateur...

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. VIEN: Je discute ce point du règlement. Je soutiens, monsieur l'Orateur...

Des VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Permettez à l'honorable député d'expliquer son rappel au règlement.

M. VIEN: Je maintiens que l'honorable député enfreint le règlement en dénigrant l'un de ses collègues et que cette partie de ses observations devrait être retranchée du hansard.

L'hon. M. MANION: L'honorable député de Chambly-Verchères a attaqué ma réputation par cette assertion qui est fausse comme toutes les autres qu'il a faites à mon adresse. (*Protestations.*) Monsieur l'Orateur...

M. ARCHAMBAULT: Vous reconnaissez que j'avais raison.

M. l'ORATEUR: Je prierais les honorables députés des deux côtés de s'abstenir d'expressions telles que "fausses déclarations". L'honorable député de Fort-William a pris la parole pour s'expliquer sur un fait personnel. Il a exposé la question en jeu et il aurait dû s'en tenir là. J'espère que la Chambre va procéder à la discussion de ses affaires et laisser à l'arrière-plan cette vieille question de 1915 et 1917.

M. VIEN: Monsieur l'Orateur, en ce qui concerne ce point du règlement...

Des VOIX: A l'ordre!

Un DEPUTE: M. l'Orateur a rendu sa décision.

M. VIEN: M. l'Orateur n'a pas donné sa décision sur la question de règlement que j'ai soulevée. (*Protestations.*)

M. l'ORATEUR: Si je ne m'abuse, l'honorable représentant en appelle encore au Règlement. Il faut lui laisser toute liberté de formuler sa proposition.

M. VIEN: Voici mon objection, monsieur l'Orateur: c'est que les observations, que j'ai soulignées, de la part de l'honorable député de Fort-William (M. Manion) devraient être rayées du compte rendu.

L'hon. M. MANION: Est-ce que j'ai la parole sur le point de règlement? Si la fausse assertion de l'honorable représentant à mon sujet est rayée du compte rendu...

Quelques VOIX: A l'ordre.

L'hon. M. MANION: Qu'y a-t-il à reprendre quand j'affirme que cette assertion est fausse. Je répète qu'elle est dénuée de tout fondement. Dans ce que je dis là il n'y a pas sujet de censure.

M. VIEN: Ce n'est pas ce passage des observations de l'honorable député dont je demande la radiation. Il s'agit de déterminer s'il convient de retrancher du hansard certaine remarque de l'honorable député de Fort-William.

M. l'ORATEUR: Je crois qu'il faudrait pour cela un avis de motion préalable.

L'hon. M. LAPOINTE: Autant vaut la laisser, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Je prie encore les honorables représentants des deux côtés de la Chambre de ne pas soulever des questions aussi acrimonieuses. La Chambre est de bonne humeur maintenant et je ne vois pas le besoin d'un autre incident pareil.

LA CONVENTION AVEC L'AUSTRALIE

L'hon. M. STEVENS: Monsieur l'Orateur, je voudrais demander au ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) ou au premier ministre (l'hon. Mackenzie King),—je ne sais pas au juste à qui il faut m'adresser: quand nous aurons quelque communication définitive au sujet de la convention de commerce entre le Canada et l'Australie. Ma demande est motivée par une dépêche qui m'est parvenue hier, mais que, malheureusement je n'ai pas sous la main en ce moment: il y est exposé que le commerce entre l'Australie et le Canada est gravement atteint par l'incertitude provenant de l'attente de modifications au tarif: on hésite à conclure définitivement les contrats de vente de marchandises, et ainsi de suite. La situation commande notre attention. Je prie le ministre intérimaire des Finances ou le premier ministre de nous dire quelque chose de définitif à ce sujet.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami sait qu'il est difficile d'annoncer la date approximative de la conclusion des négociations. J'ai énoncé l'autre jour en réponse à mon honorable ami ou à quelque autre honorable représentant que nous étions encore en pourparlers avec le gouvernement australien au sujet de certaines modifications à apporter au tarif canadien. Le gouvernement d'Australie a déjà fait à son tarif les changements qu'exige notre situation réciproque. Il ne s'agit pas d'une convention signée: il y a entente qu'en considération de certains changements dans les tarifs des deux pays les nouveaux droits arrêtés seront appliqués au commerce entre eux. Toutefois nous ne saurions annoncer la conclusion définitive de l'accord tant que les modifications du tarif canadien n'auront pas été complétées à la satisfaction des intéressés.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Je demande au premier ministre s'il a connaissance d'une dépêche d'Australie, parue dans les journaux voilà trois jours, où on met dans la bouche du premier ministre d'Australie l'assertion que l'Australie avait adopté la convention, ou ce qu'on veut l'appeler, et qu'il ne s'expliquait pas le retard du Canada? Je n'ai pas signalé la dépêche à ce moment-là; seulement elle ne me paraît pas concorder avec les renseignements donnés à la Chambre. Le premier ministre est-il d'avis que ce télégramme était erroné?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je crois avoir lu la dépêche dont parle mon très honorable ami; mais je crois qu'elle est erronée en ce qu'on attribue au premier ministre australien l'assertion qu'il ne s'expliquait pas le retard du Canada. Il a affirmé effectivement que l'Australie avait apporté à son tarif les changements nécessaires. Il doit savoir que nous négocions avec son gouvernement puisque nous échangeons des câblogrammes. Si tant est qu'il se soit servi de cette expression il voulait dire sans doute qu'à son point de vue il espérait que nous accepterions les derniers arrangements convenus par son gouvernement.

EMENDATIONS DU COMPTE RENDU

M. ARCHAMBAULT: Monsieur l'Orateur, je veux attirer votre attention sur un passage du compte rendu de la séance d'hier, lequel, à mon sens constitue une infraction au règlement, et dont il convient d'exiger une explication.

Je vous signale la page 2296 (version anglaise), au bas de laquelle il est dit ceci:

Le très hon. M. Meighen: L'honorable député voudrait-il nous dire quel autre fusil nous pouvions utiliser, comment nous pouvions nous en procurer un autre?

L'hon. M. Lapointe: Que sir Arthur Currie nous l'apprenne.

M. Archambault: Demandez-le à sir Arthur Currie.

Le très hon. M. Meighen: Faites nommer votre comité et nous le lui demanderons, je vous assure. Le ministre de la Justice ne tient pas plus que vous à l'établissement de ce comité.

Monsieur l'Orateur, j'ai relu les notes du sténographe et je trouve que les mots "le ministre de la Justice" n'ont pas été prononcés. Voici ce qui est rapporté dans ses notes:

Le très hon. M. Meighen: Faites nommer votre comité et nous le lui demanderons, je vous assure. Il ne tient pas plus que vous à l'établissement de ce comité.

Voulant dire par là non pas le ministre de la Justice, mais sir Arthur Currie. On m'informe que les notes sténographiques, après avoir été transcrites, ont été communiquées au leader de l'opposition (l'hon. M. Meighen) qui a effacé le mot "il" pour y substituer les mots "ministre de la Justice".

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce que l'honorable député vient de dire est exact, mais ses déductions sont tout à fait erronées. Le sténographe avait rapporté exactement mes paroles "Il ne tient pas plus, etc." Le ministre de la Justice (l'hon. M. Lapointe) venait justement de faire une remarque et c'est de lui que je voulais parler. La modification que j'ai apportée rendait le sens plus clair. Je ne faisais pas allusion à sir Arthur Currie. Toutefois, je ne veux pas laisser entendre que sir Arthur Currie désire même maintenant, avoir une enquête et si cela peut faire plaisir à l'honorable député, je dirai immédiatement ce que je n'avais pas l'intention de dire à ce moment-là: Je ne pense pas que sir Arthur Currie désire une enquête.

M. ARCHAMBAULT: Le très honorable leader de l'opposition admet-il qu'il a effacé le mot "il" pour y substituer les mots "le ministre de la Justice"?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui et j'ai observé que l'honorable député (M. Archambault) avait lui-même, avec juste raison, modifié son discours.

M. ARCHAMBAULT: Que le leader de l'opposition veuille bien nous signaler ces modifications.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je les ai vues.

M. ARCHAMBAULT: Mais le pronom "il" désignait clairement sir Arthur Currie. Je cite de nouveau le rapport sténographique:

L'hon. M. Lapointe: Que sir Arthur Currie nous l'apprenne.

M. Archambault: Demandez-le à sir Arthur Currie.

Le très hon. M. Meighen: Faites nommer votre comité et nous le lui demanderons, je vous assure. Il ne tient pas plus que vous à l'établissement de ce comité.

Cela se rapportait évidemment à sir Arthur Currie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lisez ce qui a été dit avant.

M. ARCHAMBAULT: Nous savons pourquoi le texte a été modifié.

L'hon. M. LAPOINTE: Monsieur l'Orateur, le très honorable leader de l'opposition ne s'adressait pas à moi; il ne me désignait pas et cela, il le sait très bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je proteste contre ce que vient de dire le ministre de la Jus...

Des VOIX: A l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est moi qui dois savoir ce que j'ai dit et ce que je voulais dire, non pas l'honorable député.

L'hon. M. LAPOINTE: Je dis...

Des VOIX: A l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne vois pas à quoi l'honorable député veut en venir.

L'hon. M. LAPOINTE: A la vérité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas qu'il en ait plus envie que le ministre de la Justice.

M. VIEN: Relativement à l'objection soulevée, monsieur l'Orateur, j'estime que du moment que le très honorable leader de l'opposition admet avoir dit "il", c'est "il" qu'il faut mettre dans le compte rendu et pas autre chose. Or il a effacé ce pronom pour y substituer les mots "le ministre de la Justice".

Des VOIX: A l'ordre.

M. VIEN: On devrait rectifier le compte rendu; il faut mettre "il" et pas autre chose.

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, la remarque de mon très honorable collègue (M. Meighen), hier, m'avait tellement frappé au moment où il l'a faite, que j'ai pris note de ses paroles et que je les ai ici sur le feuilleton d'hier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peut-être pourrions-nous tout arranger...

Des VOIX: A l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a rien à discuter.

Des VOIX: A l'ordre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi tout cet embarras?

Le très hon. MACKENZIE KING: Le ministre de la Justice (l'hon. M. Lapointe) et moi-même avons été frappés en même temps par ce genre de réflexion à l'adresse de sir Arthur Currie et nous l'avons commentée. Il ne peut exister aucun doute quant à ce que le très honorable député voulait faire entendre par ses remarques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je les maintiens.

M. ARCHAMBAULT: On me permettra. monsieur l'Orateur, de demander votre décision. Le chef de l'opposition admet qu'il n'a jamais prononcé les mots "le ministre de la Justice".

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

M. ARCHAMBAULT: Il admet avoir dit le mot "il". Je prétends qu'il ne peut pas biffer ce mot pour lui substituer l'expression "le ministre de la Justice" et que, par conséquent, on devrait remettre le mot "il".

Le très hon. M. MEIGHEN: La règle veut, monsieur l'Orateur, qu'un député puisse élucider par ses paroles ce qu'il a entendu exprimer. Le pronom "il" peut se rapporter à diverses personnes. Je dis cela pour expliquer que mon allusion s'adressait au ministre de la Justice et non pas parce que je veux me dérober à aucune allusion touchant sir Arthur Currie. Pour le démontrer, j'ai dit à l'honorable député (M. Archambault) que j'avance maintenant ce que je n'ai pas avancé alors et je ne pense que sir Arthur Currie lui-même désire une enquête. J'insiste auprès du Gouvernement pour qu'on enquête. Y assiste qui voudra, j'y serai.

L'hon. M. LAPOINTE: Cela pourrait se corriger dans le hansard de demain.

M. l'ORATEUR: J'avoue que je suis un peu embarrassé. Je crois que les assertions des honorables députés des deux côtés sont absolument sincères et je compte que l'explication qui paraîtra dans le hansard de demain éclaircira la question pour tous.

M. ARCHAMBAULT: C'est tout ce que je demande.

L'HEURE D'ETE

M. MacLAREN: Je désire savoir du Gouvernement ce qu'il compte faire touchant les heures de présence à la Chambre étant donné que l'heure d'été entre en vigueur à Ottawa le 3 mai?

[Le très hon. M. Meighen.]

Le très hon. MACKENZIE KING: La coutume, que je crois du reste très commode, a été de suivre l'heure de la ville. C'est encore notre intention.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

VALEUR DES PRODUITS AGRICOLES

M. STANSELL: Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur le fait que, le 7 avril 1924, il y avait au Feuilleton une question à mon nom au sujet de certains renseignements touchant les produits agricoles du Canada. Cette question fut transformée en demande de documents. On ne saurait m'accuser d'impatience si je demande quand je puis compter sur ces renseignements?

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami a pu voir, sans aucun doute, que le ministre de l'Agriculture n'est pas à son siège, mais j'appellerai son attention sur cette demande. D'après la manière dont les questions dans le genre de celle de mon honorable ami arrivent, on dirait que les députés choisissent pour les poser une journée où le ministre intéressé arrive en retard à la Chambre.

ETABLISSEMENTS DES SOLDATS AU MANITOBA

M. BANCROFT: Une de mes questions figurant au Feuilleton a été transformée en demande de documents le 2 mars, mais le rapport n'a pas encore été produit. La question demandait des renseignements au sujet de la situation des soldats-colons au Manitoba. J'aimerais à les avoir aussi vite que possible si on peut les donner avant qu'on discute un projet de loi à ce sujet.

L'hon. M. ROBB: La question intéresse-t-elle la commission d'établissement des soldats sur les terres?

M. BANCROFT: Oui.

L'hon. M. ROBB: Il se peut qu'il faille se procurer des renseignements au Manitoba. Je vais m'adresser au ministère à ce sujet.

COALITION DES COMMERÇANTS DE FRUITS DANS L'OUEST

M. LADNER: Puis-je demander si le Gouvernement fait quelque chose touchant les poursuites contre la soi-disant coalition des commerçants de fruits dont parle le rapport Duncan?

L'hon. JAMES MURDOCK ministre du Travail): Nous n'avons rien à ajouter à ce qui a été annoncé à la Chambre l'autre jour.

LOI DE NATURALISATION

M. BROWN: Le premier ministre doit se rappeler que j'ai posé l'autre jour, une question motivée par un débat qui a eu lieu à

la chambre des communes d'Angleterre relativement à la naturalisation des femmes. Le compte rendu officiel nous est parvenu depuis et il ne semble pas concorder avec la dépêche. J'aimerais à savoir si le Gouvernement a reçu quelques renseignements du gouvernement anglais à ce sujet.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je n'en connais pas. Le Gouvernement a reçu le compte rendu officiel dont parle mon honorable ami et ainsi que je le disais en réponse à son interpellation antérieure, le secrétariat d'Etat et le ministère de la Justice étudient la question. Ils remarqueront sans doute la contradiction mentionnée par mon honorable ami.

RESERVE INDIENNE DE SADDLE-LAKE

M. KELLNER: J'ai posé hier des questions auxquelles l'on a donné les réponses qui me laissent plus perplexe qu'auparavant. Je demandais d'abord:

La couronne a-t-elle repris une partie de la réserve Indienne de Saddle-Lake?

L'on a répondu:

Oui, environ 10,000 acres remis récemment par la tribu.

Je demandais ensuite:

Dans ce cas, combien de temps est-elle restée en possession de la couronne?

A quoi l'on a répondu:

Le Gouverneur en conseil n'a pas encore approuvé l'abandon.

Cela contredit absolument la réponse à la première question. Je demandais encore:

Le titre de ces terres est-il acquis à la commission d'établissement des soldats?

Et l'on a répondu:

Le transfert n'est pas encore terminé.

Quatrièmement, je demandais:

Dans ce cas, par quelle autorité ont-elles été reprises aux Indiens?

A cette question, l'on m'a répondu:

En vertu des dispositions de la loi des Indiens.

Je demandais, cinquièmement:

Par quelle autorité a-t-on transféré ces terres à la commission d'établissement des soldats?

Les Indiens ont abandonné ces terres afin que la commission canadienne d'établissement des soldats puisse les acheter.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que cette réponse n'indique pas l'autorité permettant ce transfert à la commission de l'établissement des soldats. La sixième question demandait:

Quelle considération a-t-on payée aux Indiens?

L'on a répondu:

Les Indiens ont reçu argent comptant, $100 chacun, et la balance sera porté au fonds de la réserve.

Cela semblerait indiquer que les terres sont déjà en possession de la couronne contrairement à une réponse antérieure. Enfin, je demandais:

Combien a-t-on vendu à la commission d'établissement des soldats?

Et l'on m'a répondu:

Dix dollars comptant, l'acre.

Ainsi, ces réponses reviennent à ceci: Ces terres ont été reprises et ne l'ont pas été; vendues et non vendues. Je ne sais donc trop à quoi m'en tenir.

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur): Si mon honorable ami veut obtenir des détails que nous n'avons pas l'habitude d'inclure dans les réponses aux questions, nous les lui fournirons avec plaisir. En fait, il s'agit ici d'une transaction en cours; elle n'est pas terminée. C'est l'usage pour les Indiens de passer une question semblable au vote ce qu'ils ont fait. Ils devaient recevoir $10 l'acre et un premier versement de $100. Mon honorable ami sait que toute transaction immobilière comporte bien des détails à vérifier, et cette transaction n'est pas encore terminée. Je crois que mon honorable ami confond un peu la couronne et la commission d'établissement des soldats. L'autorisation d'acheter se trouve dans la loi l'établissement des soldats et, comme la réponse l'indique, l'autorisation de vendre, dans la loi des Indiens. On a suivi la pratique régulière dans la vente de terres des Indiens à un individu ou groupe d'individus. Dans ce cas, on a vendu à la commission d'établissement des soldats. Si mon honorable ami veut bien s'adresser au département, on lui donnera tous les détails de l'affaire.

M. KELLNER: Je dirai au ministre que je me suis adressé au département à mainte reprise pour obtenir ce renseignement et je n'ai pu encore l'obtenir.

L'hon. M. STEWART: Je me ferai un plaisir de voir à ce que mon honorable ami obtienne le renseignement. Si les faits sont tels qu'il les expose, je l'ignore complètement.

REDUCTION DE TRAITEMENT

M. WARD: Je désire demander au ministre s'il est vrai qu'un certain salaire a été réduit de $4,600 à $3,300? Dans l'affirmative, s'il existe un précédent pour une telle réduction, si on a adopté un décret du Conseil autorisant cette réduction, et si le ministre consentirait à remédier à cet état de choses en insérant aux crédits supplémentaires...

M. l'ORATEUR: Je demanderai à l'honorable député de vouloir bien donner avis de sa question. Les membres du Gouvernement ne sont pas tenus de répondre aux questions im-

médiatement; il vous faut en donner avis en les inscrivant au Feuilleton. Dernièrement, on a pris l'habitude de poser des questions avant l'appel de l'ordre du jour et cette pratique est en train de devenir un abus. Avis devrait être donné dans tous les cas de cette nature, autrement nous pourrions être témoins d'une répétition de l'incident d'aujourd'hui alors que l'on perdit une heure à entendre des altercations. Je rappellerai à la Chambre également qu'un comité spécial est actuellement occupé à la révision du règlement et que l'on peut s'attendre à des modifications quant à la façon de présenter ces questions afin de réduire le temps consacré à cette partie du travail.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. WHITE: Monsieur l'Orateur, dans la suite de l'étude de l'exposé financier que l'on a présenté à la Chambre cette année, il semble inutile de citer beaucoup de chiffres. Déjà, on en a soumis un grand nombre, et divers honorables députés ont tiré les conclusions différentes sur le budget. A mon sens, l'exposé budgétaire ne comporte rien qui permette d'espérer que le Gouvernement prend des mesures sérieuses pour remédier au chômage, encourager l'immigration, réduire les dépenses publiques et la dette, ou pour réduire l'impôt sur le revenu au même niveau de cet impôt aux Etats-Unis—et ce, pendant que tous les autres pays du monde réduisent leur dette et leurs impôts. Le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) était, je crois, trop désireux de déclarer un excédent. Dans cet excédent de quelque cinq millions qu'il réclame, il inclut une somme de 4 millions provenant de prêts à la Grèce et à la Roumanie. Il admet n'avoir pas reçu l'argent, mais on lui a promis de payer. On lui avait déjà fait de telles promesses. Il dit: "Nos créanciers donnent comme garanties additionnelles, certains des revenus de ces pays". La Grèce et la Roumanie donnent-elles au Canada le droit d'entrée? Ou donnent-elles ou Gouvernement le droit de placer un agent dans leurs entrepôts douaniers pour y percevoir les sommes assurées? Je ne le crois pas. Les choses en sont où elles en étaient auparavant. Les gouvernements de ces pays sont responsables au même degré que dans le passé et, je crois, feront honneur à leurs obligations parce que ce sont des obligations et non à la suite de chan-

gements qui se seraient produits au cours de l'année. On ne peut créditer ces arrérages d'intérêt que sur paiement et on ne peut les inclure dans un excédent. L'intérêt additionnel couru peut constituer un actif, mais ce n'est certes pas une recette de l'année. D'après cette façon de calculer, il me semble que si les prêts en espèces aux chemins de fer et à la marine marchande sont inclus—et ils devraient l'être—nous avons un déficit de seize ou dix-sept millions et si on inclut les emprunts des chemins de fer garantis par le Gouvernement—et avec la situation actuelle des chemins de fer nationaux, je ne vois pas pourquoi on ne les inclurait pas—nous avons un déficit additionnel d'environ 60 millions, soit un déficit total de quelque 100 millions pour cette année. Je prie le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) de se reporter au discours que prononçait en cette Chambre le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) en 1923, alors qu'il exposa clairement la situation. Il n'eut pas peur d'exposer la situation des chemins de fer et il ne craignit pas de prononcer le mot "déficit" non plus que de déclarer franchement à la Chambre ce que devait être ce déficit, en calculant toutes les dépenses, chemins de fer et marine marchande.

M. EULER: Mon honorable ami est-il sérieux quand il dit que les garanties données par le Gouvernement à l'administration des chemins de fer nationaux canadiens, dans le but de renouveler l'outillage ou pour des dépenses à compte du capital pour ces chemins de fer, devraient être comprises dans le déficit?

M. WHITE: Le pays les doit et il faut qu'il les paie tout de même.

M. EULER: Pas du tout.

M. WHITE: Il est regrettable, selon moi, que le Gouvernement n'ait pas présenté un état financier susceptible d'être compris par le peuple. Plusieurs députés de cette Chambre, bien que possédant tous les avantages possibles de se renseigner, ont exprimé leur embarras et leur mécontentement au sujet de la façon incomplète et obscure dont ces états financiers sont présentés. Si les députés de cette Chambre ne peuvent arriver à juger sainement de la position du pays, comment le peuple, qui n'a pas l'avantage de connaître les faits, peut-il parvenir à connaître exactement où nous en sommes?

Prenons par exemple un magasin à rayons ou une maison d'affaires ayant plusieurs services. Dans le bureau-chef de la comptabilité, les dépenses de chaque service sont portées à son débit et ses revenus sont portés à son crédit. Une grande maison ou compagnie

d'affaires, en faisant son rapport annuel ou son budget, aurait-elle raison de laisser de côté un département qui n'a pas été une source de revenus, mais une cause de pertes? Un tel rapport présenté devant un conseil d'administration ne serait pas conforme à la vérité et l'on pourrait difficilement le considérer comme un rapport honnête des affaires de l'année. Telle est la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui le Canada.

L'exposé budgétaire nous a été communiqué et l'on affiche un surplus sans tenir compte du département des Chemins de fer. Pour prétendre à un surplus ou à autre chose, on devrait tenir compte de toutes les affaires de l'année afin que le peuple canadien puisse comprendre la situation. Si le National-Canadien avait pu, l'an dernier, du jour au lendemain, non seulement faire face à ses dépenses mais d'avoir des revenus suffisants pour payer les intérêts et donner un surplus, je me demande ce que le ministre des Finances ferait au sujet de ce surplus. Je crois qu'il ne serait pas nécessaire de contester l'opportunité d'inclure ce résultat dans le bilan national.

Quelques modifications ont été apportées cette année au tarif, bien que le premier ministre ait annoncé à Toronto qu'on n'y toucherait pas cette année, mais qu'il attendrait pour voir comment fonctionneraient les changements de l'an dernier. En 1924, on modifia 37 articles de l'échelle des droits; cette année, il y en a jusqu'ici 16, et le premier ministre a annoncé qu'il pourra y en avoir d'autres quand on discutera l'accord commercial avec l'Australie.

J'ai déjà eu plusieurs fois l'occasion de parler ici de la situation de l'industrie du fer et de l'acier; la moitié des modifications apportées cette année à l'échelle des droits de douane auront un effet néfaste sur cette industrie. Les principaux articles du budget qui lui sont préjudiciables sont les suivants: on augmente les droits sur le charbon, dont je parlerai plus tard; on replace un certain nombre de produits sur la liste des articles admis en franchise; les cylindres de laminoirs, qui avaient été placés l'an dernier sur la liste de franchise, sont soumis de nouveau à un droit de 27½ p. 100; ce changement avait été fait entre les deux sessions par décret du conseil; j'imagine que cette concession a été faite à l'industrie du fer et de l'acier parce qu'on a réduit les droits l'an dernier sur les produits de cette industrie. Si cette dernière avait besoin de ce secours en septembre ou en octobre dernier, elle en a sûrement besoin maintenant, et cependant le ministre dit que le Gouvernement a été informé que ces cylindres sont fabriqués en Canada. C'est pour cette raison que l'on propose de rappeler ce décret en conseil et d'imposer de nouveau l'ancien droit sur les cylindres. Ces cylindres sont fabriqués en Canada, mais il n'existe pas d'usine canadienne se spécialisant dans ce genre d'ouvrage; le cylindre canadien est inférieur à celui de fabrication américaine, non pas parce que les manufacturiers canadiens ne sont pas aussi habiles que les manufacturiers américains, mais parce qu'il ne se trouve pas de marché suffisant dans notre pays pour faire prospérer cette industrie et pour justifier une fonderie de se spécialiser dans ce genre de travail et dans aucun autre. On a représenté au Gouvernement que des cylindres se fabriquent en Canada et qu'il était conséquemment nécessaire de leur imposer un droit de 27½ p. 100. En 1924, quand le Gouvernement a placé tant d'articles de l'industrie du fer et de l'acier sur la liste de franchise, il lui était certainement facile de constater que le fer en gueuse et le fer et l'acier en barres se fabriquaient en Canada. Alors pourquoi placer de nouveau les cylindres sur la liste des articles imposables et pourquoi laisser sur la liste de franchise les barres de fer en gueuse imposées l'an dernier? En outre, le budget actuel place les traîneaux de ferme et de chantier sous le régime de l'article 591 du tarif douanier.

L'effet de cette loi est de porter le fer et l'acier employés dans leur fabrication sur la liste des produits entrant en franchise, et le ministre intérimaire des Finances sait maintenant que ces marchandises sont fabriquées au Canada. Aucune autre industrie canadienne n'a été aussi persécutée en ces dernières années que l'industrie du fer et de l'acier. Parmi les articles du présent tarif douanier se rapportant au fer et à l'acier, dix-sept sont compris dans la liste des denrées entrant en franchise. Quatorze d'entre eux sont sujets à un drawback de 99 p. 100 trois autres, à un drawback variant de 30 à 80 p. 100, ce qui veut dire que 32 articles sont pour ainsi dire portés sur la liste des marchandises admises en franchise et que 18 seulement sont sujets à un droit d'entrée. Si l'on tient compte de la préférence britannique et de la clause "anti-dumping" la moyenne du droit d'entrée est de moins de 17 p. 100 sur le fer et les produits des aciéries sur lesquels est prélevé un droit d'entrée. Par suite des modifications apportées au tarif douanier, cette année, on impose à cette industrie une taxe de 27½ p. 100 sur les cylindres pour ses laminoirs et de 23 p. 100 sur le charbon qu'elle emploie; et il y a encore par ailleurs un droit de 25 à 30 p. 100 sur les machines et le matériel d'exploitation et une taxe de 5 p. 100 sur la vente de toutes les matières premières, sauf le com-

bustible. Comment le Gouvernement peut-il s'attendre que cette industrie, ou tout autre, puisse prospérer dans de telles circonstances? Pendant les onze mois terminés le 28 février dernier, nous avons importé pour une valeur de 118 millions de dollars de fer et de ses produits; dont un montant de 100 millions de dollars venant des Etats-Unis; et nous avons exporté aux Etats-Unis pour un peu moins de $4,500,000. J'attire l'attention de la Chambre sur une dépêche de la Presse associée, publiée dans le *Globe* du 28 mars, au sujet des exportations de fer en gueuse de l'Ontario aux Etats-Unis. La dépêche se lit:

Washington, 27 mars.—Le département du Trésor a appliqué aujourd'hui la clause du "dumping" de la loi du tarif douanier aux importations de fer en gueuse venant de la province d'Ontario.

Bien que l'on n'ait pas donné d'explication officielle de cette démarche, il est compris que l'examen qui a précédé l'ordre a démontré que les manufacturiers de l'Ontario peuvent vendre au rabais, dans le territoire contigu à la rive méridionale des Grands lacs, à cause du prix moins élevé du transport par eau. Les producteurs du pays qui font le commerce dans la même région, a-t-on déclaré, doivent soutenir cette concurrence tout en payant le prix du transport par voie ferrée, ce qui augmente sensiblement le prix que paie l'acheteur.

Il semble que l'idée de l'Oncle Sam au sujet de la "balance du commerce" est d'empêcher toute importation de marchandises aux Etats-Unis et d'en expédier le plus possible aux consommateurs canadiens, même pour un montant, comme dans le cas du commerce de l'acier, de 100 millions de dollars par année, sans permettre l'entrée aux Etats-Unis d'une seule tonne de ce produit, s'il est possible de l'exclure.

Ce n'est qu'un exemple des agissements du gouvernement des Etats-Unis dans ce sens. Je puis encore citer le cas d'une compagnie dont le siège social est à Toronto, qui fabrique des briques de construction d'un type spécial et qui récemment trouva des débouchés dans les villes américaines situées sur la rive des lacs. L'affaire fut portée à la connaissance du département du Trésor américain, le tarif fut modifié et relevé; de sorte que les exportations de briques de l'Ontario cessèrent immédiatement.

En matière de tarif, le Gouvernement a certainement adopté toutes les attitudes imaginables. Quand le parti libéral prit les rênes du pouvoir à l'automne de 1921, on se demandait partout si l'on adopterait le programme libéral. Pendant les sessions de 1922 et de 1923, l'on remarqua certaines réductions du tarif et, en guise de compensation, des modifications à la taxe des ventes. On plaça un droit d'entrée sur la soie artificielle et l'on accorda des primes à la fabrication des barres de cuivre et de la ficelle d'engerbage fabriquée de chanvre cultivé au Canada. On encouragea de la sorte trois industries différentes. En 1924, l'abolition de la taxe des ventes et la réduction des droits d'entrée sur les instruments aratoires caractérisèrent la session. L'exposé budgétaire du ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) ne contenait, cette année-là, aucune parole d'encouragement aux manufacturiers. Cette année, le ministre s'engage dans une autre voie. D'un côté, il augmente le droit sur la houille menue pour encourager l'extraction de la houille, particulièrement en Nouvelle-Ecosse, je suppose; et de l'autre, il décourage et effraie de nouveau l'industrie du fer et de l'acier. Tel est le résultat de l'augmentation des droits d'entrée sur le charbon, l'admission en franchise d'un plus grand nombre de produits du fer et de l'acier et l'abolition de la mesure consentie l'an dernier en ce qui concerne le droit d'entrée sur les cylindres pour laminoirs. Voilà ce qu'a fait le Gouvernement. Il a également fait quelque chose à propos du droit de 5 p. 100 prévu par la clause "anti-dumping". Ce droit fut aboli temporairement dans les premiers jours de la session de 1924, et quelques semaines plus tard, selon la parole du ministre des Douanes et de l'Accise (l'honorable M. Bureau). "Le Gouvernement décida de suspendre l'exemption". Dans le budget de cette année, on a fait un autre faible effort pour modifier la même clause, après quoi, quelques jours plus tard, le ministre intérimaire des Finances déclara que, "après une nouvelle discussion avec les fonctionnaires du ministère, il a été décidé de retirer la résolution tendant à modifier l'article". A cet égard, l'affaire reste à peu près dans le même état que la question des terres au sujet de laquelle l'honorable représentant d'Edmonton-Est (M. Kellner) se plaignait il y a quelques minutes.

Le relèvement du droit sur la houille menue va nuire, non seulement à l'industrie métallurgique, mais à beaucoup d'autres groupes d'industries du Québec et de l'Ontario. On a effectué ce changement sans modifier d'autres articles du tarif, pour compenser ou établir un équilibre dans l'augmentation du coût que les autres industries auront à supporter. Selon moi, cette question aurait dû faire l'objet d'un examen approfondi avant de procéder à ces changements, à cause de la répercussion qu'ils peuvent avoir sur d'autres articles du tarif, avec la conséquence qu'en allégeant d'un côté on alourdit de l'autre, qu'en soulageant une industrie on nuit à une autre.

Pour ce qui est de la houille, en particulier, je n'entends pas m'élever contre la hausse du droit sur la houille menue, si le ministre, après s'en être soigneusement et complètement enquis, a réussi à se convaincre et à convaincre

la députation que c'était devenu nécessaire pour l'expansion industrielle au Canada et pour le bien-être du peuple canadien. Le prix moyen de la houille grasse, c'est-à-dire le tout-venant et le gros charbon, est aujourd'hui, de $2.15 la tonne aux mines des Etats-Unis. Le droit prélevé sur cette houille est abaissé de trois cents et se trouve aujourd'hui à 50 cents; ce qui représente un droit *ad valorem* de 23¼ p. 100. Aux mines, la houille menue vaut aujourd'hui de 90 cents à $1.60 la tonne, soit une moyenne de $1.25 la tonne. Le droit de 50 cents qu'on prélève maintenant équivaut à un droit de 40 p. 100. Il y a quelques jours, l'honorable député de Cap-Breton-Sud-et-Richmond (M. Kyte) a tenté de prouver à la Chambre que ce droit était d'environ 13.77 p. 100. Pour évaluer la houille il s'est servi du prix de 1923 et lui appliquant l'impôt de 1925 il arrive aux chiffres qu'il nous a donnés. Pour faire une belle démonstration à l'appui de sa prétention, il aurait pu remonter deux ou trois ans plus loin et prendre les prix d'alors, soit $16 ou $18 la tonne. Cela aurait abaissé encore le droit; mais le consommateur canadien sait très bien qu'il a un droit de 50 cents à payer sur la houille menue qui vaut $1.25 la tonne, et on aura beau multiplier les calculs, jamais on ne pourra se dérober à la constatation que c'est là un droit de 40 p. 100.

Des députés des partis progressiste et libéral ont l'habitude de reprocher au parti conservateur d'être celui de la protection et d'aucuns vont jusqu'à dire de la protection élevée, mais jamais je n'entendis un conservateur, si fervent fut-il, réclamer un droit de 40 p. 100 sur la houille. Quel est le parti qui maintenant préconise un tarif élevé? C'est le parti libéral, celui qui allait reviser le tarif pour l'abaisser, selon la légende: "en vue de faire baisser le coût élevé de la vie dont le fardeau pèse si lourdement sur la grande masse des consommateurs au Canada". Et oui, ils allègent ce fardeau en percevant, au dire du ministre lui-même, $1,000,000 de plus en droits de douanes pour l'année à venir.

Quel avantage va-t-on tirer de cette hausse du droit? Pour ce qui est de la Nouvelle-Ecosse, et peut-être aussi l'Alberta, je suis d'opinion que le profit est bien douteux, car les Etats-Unis vont abaisser le prix du transport du charbon à 36 cents la tonne pour les endroits où la houille menue américaine va faire concurrence à celle de la Nouvelle-Ecosse. Si les chemins de fer américains parviennent à annuler par l'abaissement de leur tarif de transport l'augmentation de 36 cents sur le droit, il restera bien peu de houille canadienne à vendre. Tel que le commerce est maintnant organisé, si les tarifs de transport sont abaissés, le coût de la houille restera à peu près ce qu'il est aux endroits où les deux produits se font concurrence dans le district de Montréal; quant aux consommateurs de l'est de Québec, des Provinces maritimes et de l'extrême ouest d'Ontario, il leur en coûtera 36 cents de plus parce que les chemins de fer américains n'auront plus de motif d'abaisser leur tarif, pour les localités de l'Ontario en particulier. En modifiant les droits sur la houille le ministre a prélevé un impôt de 50 cents sur une importation qui vaut, en moyenne $1.25, et le même droit sur une autre importation qui vout $2.15. Selon moi s'il était nécessaire d'effectuer des changements aux droits sur la houille, il eût été plus juste de faire disparaître les droits spécifiques et de fixer un tarif *ad valorem* équitable. Il est un autre article des changements effectués aux droits sur la houille grasse, article proposé en vue de donner l'essor à la production du coke grâce à l'utilisation des produits secondaires des fours à coke. Cet article pourvait à un drawback de 99 p. 100 du droit dans certaines conditions, avec l'idée, j'imagine, que le coke remplacera l'anthracite. Il y aura là un bénéfice pour le pays, car on aidera à l'industrie, on assurera du travail aux ouvriers en établissant des usines à coke, et en nous approvisionnant d'un produit qui nous rendra un peu plus indépendants du vendeur d'anthracite américain.

Comme on propose d'établir ces fours à coke au centre du pays, où la question du combustible est à l'ordre du jour, la Nouvelle-Ecosse et l'Alberta ne contribueront en rien à la production du coke. Le résultat de cette mesure fiscale sera de transporter nos achats de charbon des mines d'anthracite des Etats-Unis, aux mines de houille grasse du même pays, sans aider en rien à l'industrie minière canadienne. L'an dernier, le Gouvernement a dépensé un crédit de $200,000, voté en cette Chambre, pour assurer de plus grands débouchés au charbon extrait dans les Provinces maritimes, et plusieurs députés de cette région ont approuvé ce déboursé. A mon sens, si le Gouvernement n'avait pas modifié les droits et daignait oublier certaines choses, comme par exemple, cette convention Petersen, marché mal conçu, et employait les $1,340,000 à l'expansion du commerce intérieur, le Canada progresserait quelque peu. Nous ouvririons des débouchés permanents à plusieurs produits et donnerions un emploi à un plus grand nombre des nôtres.

Si le Gouvernement tient à adopter une politique susceptible d'assurer l'expansion des industries canadiennes, il est temps qu'il se mette à l'œuvre et l'applique. Il faut qu'il renonce à son attitude hésitante, suivant l'im-

pulsion de la voix la plus forte ou de l'ami le plus tenace, et adopte quelque politique précise, mûrie, destinée à inspirer confiance et à encourager le placement des capitaux et l'exploitation sans arrêt de nos industries. C'est seulement par une politique de ce genre que nous fournirons du travail à notre population. Si la pratique actuelle d'importer de plus en plus des produits ouvrés, que dis-je? même des produits agricoles consommés chez nous, se continue, elle sera désastreuse pour ce Dominion.

Nous ne pouvons pas tous être des agriculteurs, des mineurs ou des bûcherons, et notre pays ne conservera pas son individualité, si nous dégénérons en simples exportateurs de matière première. Jamais une nation qui a négligé de se développer en tous sens n'est devenue grande ou n'a rendu de grands services à l'humanité. Si nos gens ont du travail, ils réussiront. Ils réussissent aux Etats-Unis et ils y sont les bienvenus à cause de leurs rares qualités. Le besoin est bien plus impérieux d'assurer à nos fils et nos filles, Canadiens de naissance, des occasions plus nombreuses et plus amples de faire leur chemin.

Quant à l'immigration, le pays a dépensé au cours des trois dernières années un million de plus que les trois années précédentes, et nous n'avons pu maintenir notre population au chiffre d'il y a trois ans. A quoi bon débourser des millions chaque année pour attirer les immigrants, quand l'exode de nos propres gens et de quelques-uns des nouveaux venus l'emporte sur l'immigration? Outre les statistiques citées de temps à autre, à preuve supplémentaire de cet état de choses, je citerai à la Chambre la liste des exportations et importations des effets de colons, pour les onze mois terminés le 28 février 1925, et pour la même période des années précédentes. Ce tableau figure dans le bulletin du commerce du Canada, et il accuse une perte nette de plus de 7 millions en effets de colons, pour les trois dernières années. Durant les onze derniers mois clos le 28 février, cette perte a été de $1,504,000.

Au dire de quelques-uns, nos gens reviennent. Sans doute, il y a quelques rapatriés, mais leur nombre, comparé au cours constant de l'émigration, est déplorablement restreint. Le Gouvernement, selon moi, peut contribuer, à peu de frais, à encourager le retour des anciens Canadiens. Dans la loi adoptée en 1919 pour modifier et refondre les lois de la naturalisation, on a omis l'article favorisant le retour des anciens Canadiens. Le 31 mars dernier, en réponse à une question du député de Provencher (M. Beaubien), le secrétaire d'Etat (l'hon. M. Copp) a déclaré que le Gouvernement n'a pas aujourd'hui l'intention de proposer à cette session des modifications des lois de naturalisation. J'attire l'attention du Gouvernement sur le fait que le Canadien de naissance, revenu après s'être fait naturaliser dans un autre pays, ne reçoit pas un accueil fort chaleureux.

Aux termes de l'ancienne loi, il suffisait d'un séjour de trois mois seulement à l'ancien Canadien pour recouvrer sa qualité de citoyen, mais en vertu de la loi actuelle, on le traite comme un étranger qui sollicite sa naturalisation. Il doit subir l'affront d'attendre cinq ans, au même rang que le premier étranger venu ignorant tout de notre langue, de nos coutumes, de notre histoire ou de nos mœurs. S'il épouse une Canadienne, le mariage enlève à celle-ci son droit de vote. Il ne peut voter ou occuper des fonctions officielles durant ce temps. A mon sens, nous ne devrions pas infliger cette humiliation à un Canadien de naissance. S'il est sujet américain, son sort est encore plus déplorable. Selon la loi de naturalisation des Etats-Unis, quand un citoyen naturalisé de ce pays retourne dans sa patrie, il cesse d'être sujet américain au bout de deux ans. Voyez dans quelle situation il se trouve passé ces deux ans. Il est obligé d'attendre encore trois ans avant de redevenir sujet canadien. Durant cette période, il est un sans-patrie, il ne peut obtenir de passeports pour voyager dans d'autres pays, il ne jouit de la protection d'aucun drapeau et ne peut se réclamer d'aucun pays.

Cet état de choses est décourageant pour tout ancien Canadien qui a changé d'allégeance et songe à revenir dans sa patrie, et nous devrions sans retard prendre des mesures pour lui rendre le retour facile et agréable.

On devrait l'encourager à rentrer au pays en rétablissant la clause qui l'admet de nouveau à la naturalité canadienne après trois mois de présence en Canada; du moins la condition de résidence devrait être imposée pour une durée plus courte que celle inscrite actuellement dans la loi.

Le conseil municipal de London la circonscription que je représente, a voté une résolution à ce sujet. Après avoir exposé les exigences actuelles de la loi, le texte de cette délibération conclut en ces termes:

> En conséquence, le conseil de la corporation de la ville de London (Ont.), déclare que la loi de naturalisation du Canada devrait être modifiée pour réadmettre dans la nationalité canadienne, après une courte résidence, les Canadiens rentrés au pays, et décide qu'une copie de cette délibération soit transmise au très hon. Mackenzie King, premier ministre fédéral, au secrétaire d'Etat et à M. J. F. White, représentant la ville de London au Parlement.

Le 31 mars, le whip progressiste, député de Last-Mountain (M. Johnston), a fait allusion au prix des instruments agricoles, au prix qui

existait dans l'Ouest au cours de certaines saisons entre 1921 et 1925, et il s'est efforcé d'établir l'inexactitude de quelques assertions contenues dans une brochure publiée par les conservateurs. Les affirmations qu'il a mises en doute sont celles que j'ai apportées ici, dans la séance du 13 de février dernier, au cours de la discussion de l'adresse en réponse au discours du trône. J'ai soutenu, dans cette occasion, que le Gouvernement n'avait pas réussi à abaisser le prix des instruments d'agriculture, en prenant pour point de comparaison le prix établi le 1er décembre 1921, quelques jours avant les élections générales et un mois environ précédant l'arrivée au pouvoir du ministère actuel. Quelques-uns se demanderont si les nouveaux prix réduits n'ont pas été ainsi fixés pour influencer le scrutin qui allait avoir lieu. Je ne le crois pas, car depuis 1915, et peut-être auparavant, les fabricants établissaient les prix des machineries dans les premiers jours de décembre, en prévision des opérations des mois qui suivent. En 1921, on a continué la pratique établie.

J'ai donc pris comme base les prix arrêtés au moment où le ministère libéral s'empara du pouvoir et j'ai montré que l'agriculteur paye aujourd'hui environ $22.50 plus cher qu'en 1921 pour une série de machines donnée, c'est-à-dire huit de celles qui sont les plus communément employées.

Les prix que j'ai indiqués étaient ceux de 1922 pour des machines livrables à Hamilton, London et Ottawa, et je nommais les maisons. Pour faire ces comparaisons il faut partir d'un même point, sans cela la comparaison n'a aucune utilité. Or, le député de Last-Mountain (M. Johnston) a pris pour point de départ les prix de décembre 1920 au lieu de 1921, qui étaient encore des prix de guerre fixés en 1920 pour la saison de 1921, les prix les plus hauts qu'on ait connus. Notre collègue ne nous a pas livré la source de ses informations, le nom des fabricants ni leur nationalité; on ne sait pas s'ils étaient Américains ou Canadiens. Tout ce qu'il a dit, c'est que la maison qui les vendaient était dans l'Ouest canadien. Il a rappelé que le prix avait monté entre les deux dates mentionnées par moi; mais, tout à sa tâche de justifier le Gouvernement, il a oublié de dire que le taux de l'impôt de vente avait doublé en 1922 ou 1923.

Je répète donc, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement n'est pas arrivé à réduire le prix des instruments aratoires pour le cultivateur. Au contraire, celui-ci paye plus cher en général pour l'outillage dont il a besoin dans son exploitation. Je m'en rapporterai aujourd'hui, pour ma démonstration, non aux chiffres que j'ai réunis, mais à ceux invoqués par l'honorable député de Last-Mountain (M. Johnston) que nous supposerons exacts, quoique le prix de l'une des machines mentionnées soit hors de proportion avec ceux des trois autres.

D'après son témoignage les quatre machines servant à la comparaison se vendaient en décembre 1921 au prix de $594. En 1925, le prix serait monté à $607, selon lui, soit une augmentation de $13 depuis que le Gouvernement actuel est au pouvoir.

Notre collègue a dit qu'il citait ces prix pour montrer la fausseté de la prétention des protectionnistes qu'une réduction du droit de douane ne se fait pas sentir dans les prix de l'objet dégrevé au consommateur. Je me fais fort de démontrer que sa théorie tombe à plat. Je vais établir, je pense, que l'agriculteur ne reçoit aucun bénéfice de l'abolition de la taxe de vente ni de la réduction du droit de douane opérés l'année dernière. La taxe de vente de 6 p. 100 a été supprimée et le droit réduit de 4 à 7½ p. 100, selon la machine, le 11 avril 1924, mais l'acheteur d'instruments aratoires n'a pas bénéficié de ces dégrèvements, du 6 p. 100 aboli, sur la taxe de vente à la date du 11 avril 1924; ce n'est qu'en décembre suivant que les prix ont été abaissés.

Je demanderai la collaboration du premier ministre pour m'aider à établir mon point. Dans la discussion du discours du trône, le 9 février, il a cherché à démontrer les grands bienfaits de sa politique pour l'agriculture. Il a mentionné une liste des principaux instrument qui servent aux cultivateurs et qui se vendaient, dans l'Ontario, avant le dépôt du budget de 1924, la somme de $953.50 et qui, après le dépôt de ce budget, tombèrent au prix de $905.515.50. Or, si le cultivateur avait bénéficié pleinement des réductions prévues par le budget de l'année dernière, il n'aurait dû payer qu'une somme de $859.55; en réalité il a payé $905.50. C'est-à-dire qu'il a perdu le bénéfice additionnel de $45.45 qu'aurait dû lui procurer la réduction de la taxe sur les ventes et les droits. Le premier ministre a aussi fait allusion à une liste un peu plus longue d'instruments aratoires vendus dans le territoire de Regina, avant l'adoption du budget de 1924, pour la somme de $1,358 et qui se vendirent à raison de $1,291, après cette date. Dans le second cas, si le fermier avait bénéficié pleinement de la réduction effectée, l'achat de ces instruments n'aurait pas dû lui coûter plus de $1,229.18. Bref, pour ce qui est de la liste de l'Ouest, le cultivateur n'a pas bénéficié des avantages qu'aurait dû lui assurer cette réduction de la taxe sur les ventes et des droits jusqu'à concurrence de $66.82. De fait, en ce qui regarde les deux exemples

qu'a cités le premier ministre, le cultivateur n'a bénéficié que de la moitié de l'avantage qu'aurait dû lui assurer la réduction de la taxe sur les ventes et des droits sur les instruments aratoires. Que l'honorable député de Last-Mountain (M. Johnston) fasse une enquête approfondie sur la situation et il se rendra compte que les prix des machines agricoles ont également subi une diminution sensible aux Etats-Unis l'année dernière; voilà donc la principale cause qui a décidé les fabricants canadiens à modifier leurs prix, au mois de décembre 1924.

Loin de moi l'idée de critiquer la façon dont les manufacturiers d'instruments aratoires conduisent leurs affaires. En ces dernières années, les bilans de ces entreprises industrielles font voir qu'elles ont absolument besoin des revenus qu'elles touchent pour se maintenir. En ce qui regarde le budget, je critique l'attitude du Gouvernement qui expose les manufacturiers et les ouvriers canadiens à la concurrence ruineuse de l'étranger.

Une autre question à laquelle le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a fait allusion dans son exposé budgétaire, c'est l'imposition d'un droit d'exportation sur l'énergie électrique. Il a annoncé qu'un décret du conseil a été adopté imposant un droit sur la force motrice exportée aux Etats-Unis, qui donnera un revenu approximatif de $400,000 par année. La question de principe pour ce qui est de l'exportation de l'énergie électrique a été passablement débattue de sorte qu'il est inutile pour moi de m'étendre longuement sur le sujet.

Dans la ville d'où je viens, la consommation de la force motrice a augmenté très rapidement. Sur une population d'environ 60,000 âmes, le système de l'hydroélectrique compte 17,000 clients dont 4,200 se servent de poêles électriques. Bien que le contrat conclu entre la ville et la commission n'ait été que pour l'utilisation de 3,000 h.p., la consommation atteint aujourd'hui de 17,000 à 18,000 h.p. et la demande augmente sans cesse. Et voilà la situation typique qui survient partout où l'énergie électrique est disponible à des taux modiques; les ingénieurs de l'hydroélectrique prédisent que d'ici à une couple d'années, le système sera loin d'être en mesure de suffire à la demande. Pour moi, j'assimile à l'exportation d'une autre de nos matières premières, la transmission de la force motrice aux Etats-Unis et je vois d'un mauvais œil que nous persistions dans cette voie. Le Canada à mon avis retirerait des bénéfices bien plus appréciables s'il appliquait cette énergie électrique à la fabrication d'articles ouvrés ou de marchandises que nous importons de l'étranger.

En ce qui regarde l'exportation de l'énergie électrique pour l'exercice écoulé le 31 mars 1924, dix compagnies canadiennes ont exporté la force motrice aux Etats-Unis dont six, dans les différentes parties du pays, ont transmis moins de 9,000 h.p. L'usine de la Montreal Light, Heat and Power Company, aux rapides des Cèdres, a exporté environ 60,000 h.p.; cependant, je ne possède aucuns renseignements concernant les contrats sous le régime desquels cette exportation se fait. Le reliquat de nos exportations, soit environ 140,000 h.p. provient des chutes Niagara.

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1924, la Canadian Niagara Power Company a exporté quelque 53,000 h.p.; la Toronto Power Company a exporté 34,000 h.p. et la Ontario Power Company, 52,000 h.p. Ces deux dernières compagnies sont sous la juridiction de la compagnie hydroélectrique de la province d'Ontario. Les journaux ont publié la nouvelle que le contrat conclu par la Canadian Niagara Power Company avec sa clientèle des Etats-Unis stipule que le consommateur sera tenu d'acquitter les droits qui pourraient être imposés par le gouvernement du Canada. S'il en est ainsi, voilà qui fait peser en définitive sur les épaules du consommateur des Etats-Unis le paiement de ces droits. Or, le contrat de la Toronto Power Company renferme aussi une disposition au même effet qui oblige le consommateur à acquitter ces droits; on m'informe de plus que le contrat est conclu pour une période de cinq années de sorte qu'il expirera le 25 octobre prochain.

Le contrat conclu au nom de la Ontario Power Company concerne l'exportation de la force motrice à la Niagara-Lockport Company; la convention fut signée en 1903, trois ans avant l'adoption de la loi tendant à réglementer l'exportation de l'énergie électrique. A l'origine, le contrat prévoyait l'exportation de 60,000 h.p. et, sous le régime de certaines options, il ne devait expirer qu'en l'an 2010. En 1917 toutefois, lorsque la compagnie hydroélectrique de la province d'Ontario fit l'acquisition de l'Ontario Power Company, on modifia les conditions du contrat qui avait été conclu avec la Niagara-Lockport Company de sorte que la convention en vigueur expirera en 1950.

La charte fédérale qui fut octroyée à l'Ontario Power Company, en 1887, lui concède le droit d'exporter l'énergie électrique aux Etats-Unis et ne mentionne aucunement l'imposition d'une taxe par le Gouvernement. On m'apprend que le contrat avec la compagnie américaine ne mentionne le paiement

d'aucune taxe. Ce marché à long terme se rapporte à de l'énergie à un tarif excessivement bas, ce qui sera probablement une perte pour la commission hydroélectrique de l'Ontario. Sur la base de l'exportation de l'an dernier de 52,000 h.p. le droit d'exportation se monterait à 101,400 dollars par année. Si tous les 60,000 h.p. sont exportés, ainsi qu'il est stipulé dans le contrat, le droit se chiffrera à 117,000 dollars par année. Maintenant si la commission hydroélectrique est taxée jusqu'à cette concurrence, et est incapable de percevoir l'impôt du consommateur américain, qui le paiera? Le montant sera imposé à l'exploitation de la compagnie à Niagara et il dera être payé par ceux qui se servent du courant à cet endroit. Les rapports de la commission montrent que 54 p. 100 de son revenu proviennent de la vente de l'énergie pour les fins commerciales de l'éclairage et de la force motrice et la balance, 46 p. 100, de la consommation des services publics et des particuliers, l'usage individuel représentant environ les deux tiers des 46 p. 100. Ainsi, en dernière analyse, en ce qui concerne ces 117,000 dollars, les consommateurs de l'Ontario qui utilisent le pouvoir de Niagara acquitteront l'impôt.

Ce n'est là qu'un autre exemple pratique de la manière dont le Gouvernement réduit "le coût très élevé de la vie dont le peuple souffre tant". Voici ce que je suggérerais au ministère: que le décret du conseil soit modifié de façon que, dans le cas d'un contrat d'exportation antérieur à l'adoption de ce décret, si le droit ne peut être perçu du consommateur américain, ce marché soit exempt de l'impôt. De plus, que le Gouvernement annule tous les permis d'exportation à l'expiration des contrats actuels. Bien que je sois fortement en faveur de limiter cette exportation, si, dans des circonstances spéciales, il est jugé sage de délivrer de nouveaux permis, qu'ils ne soient que pour de courtes périodes.

En ce qui concerne le budget pris dans son ensemble, s'il faut en croire les opinions contradictoires des membres du parti libéral, il est évident que le Gouvernement ne peut trouver une politique susceptible de répondre aux besoins du pays, que ce soit à cause des divergences de vues de ce parti ou que le ministère redoute d'être renversé. Toutefois, il y a un pire sort que la chute d'un ministère: c'est la perte de la confiance du peuple. Et c'est ce que s'est attiré le Gouvernement par sa politique de vacillation. Il mérite donc la censure de la Chambre.

M. RAYMOND: Monsieur l'Orateur, j'ai suivi avec une profonde attention tout ce que l'on a dit au cours de ce débat, mais je ne puis approuver dans leur entier les diverses opinions qui ont été formulées, étant donné les vues les plus contradictoires qui ont été exprimées. Avant de continuer, je dirai comme le vieux matelot, chaque fois qu'il était en danger: "Oh! Seigneur, je ne suis pas de ces gens qui vous importunent sans cesse; je ne le fais pas souvent; je ne vous ai jamais rien demandé, et si vous m'écoutez cette fois-ci, il est possible que je ne vous ennuie pas d'ici longtemps." Ce débat, je le répète, a été des plus varié; on nous a promenés dans tout le pays et l'on a touché à diverses phases de notre histoire. Je me suis efforcé d'envisager la discussion d'une manière calme, juste et impartiale et, en somme, je crois que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) doit être félicité du budget qu'il a présenté à la Chambre et au pays. Je me rappelle fort bien qu'il y a trois mois environ la presse était remplie de rumeurs au sujet du déficit énorme qui serait notre lot. On disait que les revenus des douanes et que les recettes de l'impôt sur le revenu avaient diminué, et avant la convocation des Chambres on croyait que le ministre intérimaire des Finances serait obligé de solder un déficit considérable. Cependant, nous avons eu la satisfaction de l'entendre annoncer un surplus de 2 millions, considéré sous un certain rapport, et de quelque 4 ou 5 millions, à un autre point de vue. Je suis un de ceux, monsieur l'Orateur, qui pensent qu'après tout le budget donne une juste idée de la situation du pays, et cela pour diverses raisons. D'abord, autant que je puis en juger par moi-même; deuxièmement, parce que j'ai une grande confiance dans l'honnêteté et l'intégrité du ministre intérimaire des Finances dont la conduite publique et privée est telle que les quelques membres qui l'ont dénigré devraient avoir honte d'eux-mêmes; troisièmement, mon opinion se trouve confirmée par l'argumentation même de l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton). Il fait autorité à la Chambre dans les questions de finances; il est ancien ministre des Finances, et, par conséquent, j'ai écouté ses commentaires avec beaucoup d'intérêt. Mais il est un aspect du débat que j'ai trouvé déplorable; je ne puis concevoir un autre terme. Il nous incombe, monsieur l'Orateur, de sauvegarder toujours l'honneur et la dignité de la Chambre et puisque les honorables représentants d'en face se sont d'eux-mêmes constitués les gardiens de cet honneur et de cette dignité je crois que ces honorables messieurs ont manqué gravement sous ce rapport au cours de la session actuelle. Par exemple l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) par-

lant du ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a dit que la comptabilité qui avait permis au ministre d'annoncer un excédent dans son budget était de pair avec celle de certains hommes qui aujourd'hui "purgent une condamnation",—je crois que c'était son expression. Je déplore,—et à bon droit je pense,—qu'on débite ici de propos pareils. J'ai cru que cette expression violait le règlement de la Chambre, mais il faut croire qu'on l'a acceptée comme une boutade en bonne part venant de l'honorable député, qui a un penchant pour le badinage. Cependant l'observation me paraît d'un caractère trop grave pour qu'on la mette sur le compte du badinage. D'ailleurs, monsieur l'Orateur, les propos tenus en Chambre n'arrivent pas seulement aux oreilles de ceux qui les entendent ici. Par exemple, l'autre jour l'honorable représentant de Fort-William (M. Manion) a vu dans la *Tribune* de Chicago un compte rendu faisant entendre que l'honorable député s'était presque constitué en Chambre un champion de l'annexion et qu'il avait affirmé ici qu'un tiers de notre population désirait l'annexion. Le compte rendu l'a surpris lui-même. Supposons qu'un législateur d'un pays étranger, ou le représentant d'un journal étranger eût assisté à la séance et entendu affirmer par l'ancien ministre des Finances que la méthode de comptabilité du ministre intérimaire des Finances était la même que celle de certains hommes qui aujourd'hui "purgent une condamnation" n'aurait-il pas eu raison de rentrer en son pays et de dire que lorsqu'il était dans la législature fédérale du Canada il avait entendu un homme d'expérience, un homme de réputation, déclarer en Chambre que ses membres n'étaient pas meilleurs que des criminels et des forçats? Je parle en toute sincérité et déplore ce manquement aux bienséances. Je le trouve on ne peut plus regrettable et je serais heureux si l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) rétractait ces paroles. J'ignore s'il exposait un avis sincère ou s'il voulait simplement badiner comme cela lui arrive parfois.

Mais quand l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a lancé sur le parquet de la Chambre l'expression épouvantable d'"outrage moral" (moral obloquy) j'avais la certitude, monsieur l'Orateur, qu'elle ne tirait pas à conséquence, car jamais personne n'a vu pareil accouplement de mots, et la plupart des honorables membres se sont demandé si vraiment l'honorable représentant savait à quoi s'en tenir sur la signification des paroles qu'il proférait; nous savons du reste qu'"outrage moral", si on lui prête le sens d'"invective, injure et dénigrement" ne s'applique pas au côté de la Chambre où siège le ministre intérimaire des Finances; il s'adresse à l'angle éloigné de la Chambre, à votre gauche, monsieur l'Orateur. Voilà d'où toute "invective", toute "injure", tout "dénigrement", sens qu'attribue le dictionnaire au mot terrible lancé par l'honorable député de Vancouver-Centre; c'est de là, monsieur l'Orateur, que vient toute expression de ce genre; c'est là que siègent les trois députés importants que j'ai nommés et qui sont, pour ainsi dire, les élèves brillants de l'école des censeurs. Ils imitent,—avec une fidélité qui serait louable s'ils se proposaient un but plus élevé,—la manière de leur grand maître, mais ils n'ont pu mimer ses talents.

A présent, monsieur l'Orateur, je veux démontrer, à vous et à toute la Chambre comment l'honorable représentant de York-Ouest m'a convaincu que le présent budget peut être excellent. Cette opinion, dis-je, résulte en partie de mon propre examen des chiffres et en partie aussi de la grande réputation de l'honorable député; mais ici je veux exposer surtout l'impression que m'a laissée l'argumentation de l'honorable député lorsqu'il a cherché à prouver que non seulement le surplus était inexistant mais que sans autorité on avait inscrit au bilan nombre de détails qui n'y devaient pas figurer. Plus que cela il a ajouté à nos obligations au point d'établir, à son entière satisfacion personnelle, que notre bilan national bien loin de révéler un excédent, accusait un déficit de quelque 110 millions de dollars. J'ai suivi cette argumentation avec un très vif intérêt parce que, je le répète, cet honorable représentant jouit d'une très grande réputation en matière de finances; non seulement a-t-il une connaissance très approfondie des chemins de fer et de la navigation, mais encore il sait tout ce qu'un homme peut savoir sur la finance et d'aucuns de ses grands admirateurs vont jusqu'à dire qu'il comprend même le droit,—dans une certaine mesure, s'entend. Mais, dis-je, monsieur l'Orateur, quand un monsieur de cette grande réputation, d'une érudition aussi imposante, et dont le jugement m'inspire une si grande confiance, a prouvé absolument qu'il y avait un déficit de 110 millions j'ai dû, forcément, conclure que ce n'étaient pas là les propos d'un simple—dirai-je—honorable député de la Chambre, ni d'un politicien, mais bien d'un grand politique, les paroles d'un homme auquel le trésor public fut confié,—notez,—quelque temps avant l'avènement du présent ministère. Il a prouvé qu'il y avait un déficit de 110 millions au lieu d'un surplus de 2 millions. Tel était son raisonnement. Ensuite, nous avons eu l'intéressant spectacle de la façon dont l'honorable député comblerait ce déficit

de 110 millions. Pour cela que propose-t-il? On dit, monsieur l'Orateur, que les "actes sont plus éloquents que les mots". Or, l'acte de l'honorable député se manifeste dans son amendement disant qu'il faut réduire encore plus les impôts. A quoi cela aboutirait-il? D'après son amendement, il comblerait le déficit qu'il estime à 110 millions, en diminuant encore plus la taxe sur les ventes, le droit de timbre, l'impôt sur le revenu et les autres taxes qui constituent nos recettes depuis un certain nombre d'années. Je ne peux pas imaginer un spectacle plus ridicule que celui que nous a présenté cet homme qui prétend avoir équilibré nos finances et qui, aujourd'hui, après avoir prouvé que le déficit est plus élevé que ne l'accuse le ministre intérimaire des Finances, vient aussitôt se contredire en proposant une diminution des impôts. En effet, s'il croyait réellement qu'il y eût un déficit de 110 millions, il faudrait, pour le combler, augmenter les impôts. Je ne peux pas imaginer un spectacle plus ridicule, à moins que la proposition n'ait été encore une de ces petites plaisanteries que nous fait de temps en temps l'honorable député et que nous sommes toujours contents d'entendre, car il n'y a plus joyeux son dans cette enceinte que le rire de notre honorable collègue.

Après avoir découvert un déficit de 110 millions et manifesté le désir de voir réduire encore plus nos impôts, qu'est-ce que l'honorable député propose? Il voudrait, d'après ce qu'il a dit dans son discours, exclure du pays pour environ 700 millions—je crois que c'est le chiffre—de matières premières et autres qu'on importe et sur lesquelles on perçoit des droits de douane, diminuant ainsi nos recettes d'un autre cent millions. Telle était sa proposition: relever le tarif douanier pour empêcher l'importation de ces matières premières. Autrement dit, ce serait 100 millions de moins dans nos recettes, qu'il faudrait ajouter au déficit de 110 millions. Voilà comment l'honorable député comblerait le déficit. Ce n'est pas étonnant qu'après avoir confié les affaires publiques à un personnage dont les connaissances mathématiques lui font tenir un pareil raisonnement, le pays se soit trouvé, à son départ, en face d'une dette énorme de deux milliards et demi. Pour moi, je ne trouve pas cela surprenant. Mais ce qui m'étonne, c'est que l'honorable député de London (M. White) lui ait emboîté le pas. Ils doivent bien comprendre que si le déficit dont ils parlent existait réellement, il serait impossible d'adopter l'amendement qui propose de réduire encore plus les impôts et en faveur duquel je suppose que l'honorable député de London voterait. Si ce déficit existait, il faudrait, d'après moi, augmenter les impôts. Tout le monde sait, l'honorable député de York-Ouest comme les autres, que c'est ce qu'il faudrait faire, si le déficit existait réellement. Mais l'honorable député ne croit probablement pas à l'existence de ce déficit; c'est tout simplement une de ces charmantes plaisanteries que nous aimons tous et qui nous amusent tant.

En ce qui concerne le tarif douanier proprement dit, il y a un ou deux item auxquels je désire faire allusion, parce que cela intéresse ma circonscription. Il est difficile de modifier le tarif douanier, monsieur l'Orateur, sans que la circonscription de Brantford ne s'en ressente. En effet, comme je l'ai déjà dit à la Chambre et comme tout le monde le sait, ses manufactures font des affaires d'un bout à l'autre du Canada. Quand, l'an dernier, on a abaissé les droits sur les articles qui se fabriquent là-bas, j'ai souhaité qu'on n'aille pas plus loin. J'espérais qu'on s'en tiendrait à ce qu'on avait fait, mais cela ne paraît pas plaire à nos honorables collègues vis-à-vis. Je souhaitais que le tarif restât le même pendant quelques années jusqu'à ce qu'on ait eu l'occasion de voir l'effet des modifications qui y avaient été apportées l'an dernier. Néanmoins, cette année encore, on abaisse les droits sur les chariots et les traîneaux de ferme. On les a diminués, je crois, de 25 p. 100 à 10 p. 100. Voilà qui touche une autre industrie de Brantford. En effet, non seulement les chariots de la "Adams Wagon Works" ont transporté les vivres de nos vaillants soldats sur le sol ensanglanté de France et des Flandres, mais ils servent à un usage pacifique dans nos propres fermes d'un bout à l'autre du pays. Donc, on a effectué cette nouvelle réduction.

Les membres du parti progressiste ont-ils su reconnaître cette réduction par un seul mot d'appréciation? S'il a été prononcé, je ne l'ai pas entendu. J'ai cependant entendu presque tout ce qu'on a dit. Je les ai entendus se plaindre d'un budget qui ne leur convenait pas. Ils n'ont pas dit que cet article en particulier leur convenait peu, mais ils n'ont pas dit davantage qu'il était préparé à leur profit et dans leur intérêt. Voici ce que je pense aujourd'hui et ce que je pensais l'an dernier—je suis bien convaincu de ce que j'avance et je compte qu'on ne s'en offusquera pas—quelles que soient les réductions apportées au tarif, quels que soient les changements apportés à l'avantage des progressistes, on ne les contentera jamais; ils demanderont davantage et n'attendront pas de constater combien les modifications de l'an dernier leur sont avantageuses. Chaque session ces demandes incessantes de réductions reviennent et cela me met en mémoire l'histoire de l'ours et du bambin qui avait des bonbons. L'ours mange

les bonbons tant que le petit garçon en a et lui en donne, mais quand il n'y en a plus, il mange l'enfant. Telle est l'attitude du parti progressiste touchant le tarif et je regrette d'avoir à l'indiquer. Je ne voudrais pas offenser un seul des membres de ce parti, mais je voudrais leur voir adopter une attitude plus raisonnable à ce sujet. Naturellement, il est des questions que nous envisageons sous des aspects différents. Ils achètent et emploient les articles fabriqués en grande quantité dans la ville que je représente, mais ce dont je me plains c'est de leur attitude intransigeante. Il ne semblent jamais satisfaits. Comme je le disais je n'ai pas entendu un seul mot de l'extrême gauche félicitant le Gouvernement ou le ministre intérimaire des Finances de ce changement apporté dans le tarif sur les chariots, et qui est tout à leur avantage. Ce changement aura une répercussion sérieuse sur une grande et importante industrie de Brantford. Les fabriques de l'ouest des Etats-Unis qui manufacturent des chariots utilisés dans le Nord-Ouest sont bien plus rapprochées que nous de leurs clients, plus rapprochées de plusieurs centaines de milles. Leurs frais de transport sont moins élevés et, par conséquent, il sera très difficile aux fabricants de Brantford de les concurrencer et de conserver leur clientèle. Cependant, on sait qu'aucun endroit du Canada ne fabrique une meilleure qualité de ces articles. On ne peut leur fermer le marché qu'en diminuant les prix, ce qui est possible avec les tarifs de transport moins élevés dont les Américains bénéficieront. Les voitures américaines sont fabriquées surtout dans les environs de Minneapolis et le tarif rendra difficile la concurrence de la Adam Wagon Works, par exemple.

Cela m'amène à un autre sujet que je vais examiner brièvement, auquel le budget ne fait pas directement allusion et que je regrette ne pas avoir entendu nommer. Je crois qu'on aurait dû en parler d'une manière ou d'une autre. Je parle de la fameuse entente du pas du Nid-du-Corbeau qui a créé tant de différences et d'inégalités de traitement dont bien des endroits du Canada ont souffert. Cependant, j'oserai dire que nul n'a plus souffert que la ville de Brantford des inégalités dans le traitement. Nous ne nous plaignons pas de ce que l'inégalité de traitement ait été mise en vigueur par le Pacifique-Canadien, parce que ce n'est pas notre principale voie ferrée. Nous nous plaignons du fait que le réseau du National-Canadien a accordé à la ville d'Hamilton un tarif qui se trouve injuste pour Brantford, alors que des manufactures rivales sont établies à Hamilton. Je vais donner aux honorables députés une idée de la différence énorme que cela crée pour le transport de certains instruments aratoires expédiés au Nord-Ouest. Brantford doit payer un tarif de $1.28 les 100 livres, alors que ces marchandises sont transportées d'Hamilton pour 96c. Et il ne s'agit pas d'une ligne rivale, mais du National-Canadien dans les deux cas. Cette inégalité de traitement a été créée par notre réseau national. Naturellement, on donne pour excuse que lorsque l'entente du pas du Nid-du-Corbeau est entrée en vigueur et que le Pacifique-Canadien a réduit son tarif d'Hamilton, le réseau national devait en faire autant. Quelle que soit l'excuse donnée par les fonctionnaires du réseau national il existe chez les expéditeurs de Brantford un ressentiment et ils croient que l'inégalité de traitement a été créée par le National-Canadien. Dans notre région, on était en faveur du réseau national et nous désirions faire nos expéditions par cette voie. La ligne avait gagné la faveur populaire et donnait un bon service. Les gens en étaient satisfaits et fiers. Mais il existe aujourd'hui du ressentiment et les gens se demandent pourquoi on les traite injustement quand ils expédient leurs principaux produits vers l'ouest. Pourquoi doivent-ils payer $1.28 les 100 livres quand les mêmes marchandises peuvent s'expédier de Hamilton pour 96c. les 100 livres? Pour certaines machines agricoles cela cause une différence de plus de $100 par charge de wagon.

Je crois qu'il y a lieu de remédier à cet état de choses, et le ministre des Chemins de fer devrait travailler dans ce sens-là.

M. LADNER: Comment l'honorable député s'y prendrait-il?

M. RAYMOND: Je ne saisis pas bien. Comment l'honorable député peut-il s'attendre que j'y remédie, si je n'en ai pas le pouvoir.

M. LADNER: Q'uest-ce que l'honorable député proposerait dans le cas où le National-Canadien serait disposé à accepter sa proposition?

M. RAYMOND: Que le National-Canadien n'établisse aucun tarif défavorable à une cité qui a toujours été l'une de ses meilleures clientes et n'accorde pas à Hamilton ou à toute autre localité des tarifs moins élevés qu'à Brantford. Voilà une réponse franche.

M. LADNER: Dois-je comprendre que l'honorable député demande que le National-Canadien abaisse le tarif pour Brantford au chiffre de celui pour Hamilton?

M. RAYMOND: Je m'occupe plus de ce que l'on fera pour Brantford que pour Hamilton, mais si le tarif pour Brantford était le même que celui pour Hamilton, je serais satisfait.

M. LADNER: Le National-Canadien n'est-il pas obligé de réduire le tarif applicable à Hamilton?

M. RAYMOND: Pourquoi?

M. LADNER: Parce que le Pacifique-Canadien a été obligé de conformer ses tarifs de Hamilton à ceux de la convention du pas du Nid-du-Corbeau.

M. RAYMOND: Je ne sais. Il les a réduits, mais j'ignore s'il y était obligé.

M. LADNER: La cour suprême du Canada n'a-t-elle pas rendu une décision?

M. RAYMOND: Je l'ignore. Mon honorable ami qui est avocat, est au fait de tout cela, mais quant à moi, ce point-là m'est absolument étranger.

M. LADNER: J'essaie...

Des VOIX: A l'ordre.

M. LADNER: Monsieur l'Orateur, je désire apprendre de l'honorable député des faits importants pour nous de l'Ouest. N'est-il pas vrai que si l'on appliquait à Brantford les tarifs de la convention du pas du Nid-du-Corbeau, il faudrait faire de même pour toutes les autres cités du Canada? N'est-ce pas la raison qui empêche que cette réduction soit faite?

M. RAYMOND: Je répondrai à mon honorable ami en exposant l'affaire du point de vue de Brantford. Je suis bien au courant de la situation, car je me trouvais là quand se fit le premier raccordement avec le Pacifique-Canadien, et que Hamilton, autant que je me rappelle, fut relié au même réseau. Le point que je signale n'a pas été exposé. La ligne Toronto, Hamilton et Buffalo a été construite vers 1895, je crois, en tout cas, avant la convention du pas du Nid-du-Corbeau, et c'est ainsi que le Pacifique-Canadien se trouva relié à Hamilton. Il avait alors un droit de passage sur le Grand-Trunc entre Toronto et Hamilton. Il n'a jamais établi de ligne entre ces deux centres, il les desservait en vertu d'une convention avec la compagnie du Grand-Tronc qui lui concédait le droit de circulation sur sa voie, entre l'un et l'autre. La cité de Brantford retint la subvention promise à l'entreprise Toronto, Hamilton et Buffalo parce que la compagnie n'avait pas tenu son engagement de construire entre Toronto et Hamilton. Voilà, d'après moi, la situation d'Hamilton par rapport au chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo. Si cela est exacte, je prétends que Brantford a autant de droit que Hamilton en a jamais eu, de bénéficier des tarifs établis par l'entente du pas du Nid-du-Corbeau. Je prétends, en outre, que si le Pacifique-Canadien a commis une injustice à l'égard de Brantford en établissant un tarif différent pour Hamilton, ce n'est pas une raison pour le National-Canadien, entreprise de l'Etat, de traiter injustement la cité de Brantford. Si le National-Canadien accordait ce même tarif à Brantford, le Pacifique-Canadien suivrait, tout comme le National-Canadien se dit obligé de faire comme le Pacifique-Canadien dans le cas de Hamilton. Je ne crois pas qu'il y ait lieu d'ajouter beaucoup à ce que je viens de dire; il me paraît bien clair que Brantford est victime d'un passe-droit. L'article 55 de la loi des chemins de fer défend toute inégalité de traitement; mais en violation de cet article, notre propre chemin de fer a commis une injustice envers Brantford car nous avons dû payer pour certains wagons à marchandises $100 de plus que les gens d'Hamilton; sur un grand nombre de marchandises, le tarif est de 34 p. 100 plus élevé à Brantford qu'à Hamilton, car la différence est entre 96c. et $1.28. Je voudrais voir disparaître cette injustice. Dans le discours du trône, on a promis que le Gouvernement s'occuperait de la question des prix de transport au cours de cette session; le ministre des Chemins de fer (M. Graham) a également promis que cette injustice serait rectifiée et, je sais, le ministre tient toujours ses promesses. Mais les mois passent et voici l'époque de l'année où on expédie de vastes consignations d'instruments aratoires. Bientôt, on expédiera des tonnes et des tonnes de ficelle d'engerbage et il faudra payer ces prix exorbitants sur ces marchandises, ce qui est injuste. Il est, conséquemment, du devoir du Gouvernement et des chemins de fer nationaux de remédier à cet état de choses et de voir à ce que Brantford ne souffre pas de cette inégalité de traitement.

L'amendement qu'a proposé l'honorable représentant de Brandon, le leader du parti progressiste (M. Forke) m'a un peu désappointé. Peut-être, avais-je donné libre cours à mes espérances. Lorsque, l'an dernier, on apporta certains changements dans les droits sur les instruments aratoires, comportant quelques réductions, je dirai, atteignant le minimum extrême, j'avais espéré que ces honorables messieurs seraient satisfaits. Mais ils ne le furent pas, et cette résolution en est la preuve.

Une VOIX: Très bien, très bien.

M. RAYMOND: Un honorable député confirme ma déclaration. Je comprends très bien qu'il se trouve certains honorables membres de la gauche qui ne seront jamais satisfaits jusqu'à ce que le tarif ait disparu entièrement

et j'ignore ce qu'ils demanderont ensuite au Gouvernement. Leur part des impôts consiste surtout dans les faibles droits qu'ils payent sur les articles dont ils ont besoin. Je n'aime pas à croire qu'ils payent en maugréant; j'aime à croire qu'ils payent avec plaisir et de bon cœur, car dans l'amendement que l'honorable représentant de Brandon (M. Forke) désirait proposer, il déclara regretter que le principe protectionniste existât encore dans le tarif, c'est-à-dire, les droits excessifs de 10 p. 100 sur les charrues et les droits exorbitants de 6 p. 100 sur les lieuses. Je ne connais aucun autre pays au monde où les droits sur ces machines sont moins élevés sauf les pays libre-échangistes. L'honorable député disait dans sa résolution—je ne la citerai pas en entier—qu'ils croient plutôt au principe d'un tarif fiscal qu'au principe d'un tarif protecteur. Si quelqu'un désire retirer un revenu, quel taux moindre pourrait-il exiger que ces droits de 10 p. 100 et de 6 p. 100 ou autres faibles impôts qui frappent ces instruments aratoires? Je ne puis l'imaginer; mais je le demande au ministre intérimaire des Finances et à tous ceux qui s'intéressent aux finances de ce pays. Si ces honorables députés de l'extrême gauche sont sincères,—je ne nie pas qu'ils le soient, simplement ils ne comprennent pas la question lorsqu'ils réclament un tarif purement fiscal, j'admets que c'est là ce que j'ai toujours désiré et nous somme d'accord. Je comprends alors pourquoi l'honorable représentant de York-Est (M. Harris) a désigné certains honorables membres de cette Chambre sous le nom de "Go-on liberals". C'est-à-dire, selon moi, des libéraux-progressistes. Je dois compter parmi ces derniers car moi aussi je crois en un tarif fiscal, mais je crois que ce tarif devrait s'appliquer d'une façon régulière et saine. Il y a plus, si ce tarif s'appliquait à tout, si on adoptait un tarif minimum de, disons, 10 p. 100 sur les importations du pays, je croirais avoir atteint le tarif minimum et nous ne devrions plus songer aux réductions. C'est là mon idée d'un tarif minimum. Je serais en faveur de cet impôt sur toutes les marchandises qui entrent dans ce pays à moins d'une raison spéciale pour enlever cet impôt ou l'élever dans certains cas.

L'honorable député de Brandon a dit qu'il regrettait de voir que le Gouvernement n'avait rien afit pour réduire le coût de l'existence. Il aurait dû préciser un peu. De quelle façon veut-il réduire le coût de l'existence? Prenons les articles indispensables à la subsistance et voyons quels sont ceux qui coûtent le plus cher actuellement. Vous trouverez que le beurre, le lait, le fromage, la volaille, les œufs, la viande, le pain, tous les produits de la ferme, coûtent plus cher qu'ils ne coûtent généralement. Sont-ce les prix de ces articles qu'il désire réduire? Je crois qu'il ne désire aucunement la réduction du prix de ces articles. Lorsque nous savons que les quelunes autres articles que nous achetons, comme les vêtements, le thé, et autres, coûtent moins cher, il aurait été plus intéressant de savoir au juste quels sont les articles dont l'honorable député désirent voir réduire les prix.

M. GOOD: Que dites-vous des automobiles?

M. RAYMOND: Quand on parle du coût de la vie, je ne crois pas que les automobiles doivent entrer en ligne de compte à moins qu'il ne faille vivre comme un gentleman sur une ferme des Prairies de l'Ouest. Je ne considère pas l'automobile comme une véritable nécessité de l'existence. D'après ce que je comprends, ce tableau est basé chaque année sur les articles considérés nécessaires à la vie.

Qu'on me permette de continuer. Voici ce que je suggère sérieusement. C'est l'honorable député de Victoria (Ont.), (M. Thurston), je crois, qui a dit hier soir que nous ne pouvons espérer beaucoup diminuer les dépenses annuelles de notre pays tant que nous n'aurons pas réduit les intérêts sur notre dette nationale. Chaque année, nous avons à faire face à une grosse dépense inévitable qui varie un peu mais qui s'élève à environ 135 millions, somme que nous avons à payer sur notre dette. Tant que l'on n'aura pas fait un effort direct et définitif pour réduire cette dette, elle ne sera jamais réduite; elle demeurera à peu près ce qu'elle est; elle ne diminuera jamais tant que l'attention du peuple et du Gouvernement ne sera pas dirigée résolument vers le but d'une réduction.

Quand nous avons un déficit de 110 millions, pensez-vous que nous diminuerons la dette en réduisant davantage les taxes ou en enlevant les droits de douane sur les 700 millions de dollars de marchandises que nous importons, comme le suggère l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton)? Cela ne diminuera pas la dette nationale. J'oserais croire que c'est à cause de sa foi en cette méthode qu'il nous a laissé une dette de 2 milliards et demi ou à peu près lorsqu'il a quitté son poste.

Nous devrions considérer les finances de notre pays d'une façon systématique, sérieuse et directe. On devrait élaborer un système dans le genre de celui suggéré par l'honorable député de Victoria (Ont.); nous devrions avoir une sorte de fonds d'amortissement ou quelque chose que l'on appliquerait chaque année à la réduction de la dette. Il ne serait pas nécessaire d'avoir un fonds d'amortissement séparé, mais une certaine portion défi-

nie des revenus de ce pays devrait être consacrée chaque année à la réduction de la dette nationale. Tant que cela ne se fera pas, la dette ne sera jamais diminuée, et tant que nous n'aurons pas réduit nos dépenses inévitables, il nous sera absolument impossible de diminuer les taxes. Je crois donc que l'on devrait établir un tel système, soit fonds d'amortissement, soit affectation d'une certaine partie des revenus à la réduction de notre immense dette. Nous pourrions ainsi réduire les intérêts annuels sur la dette et alléger définitivement et d'une façon satisfaisante le fardeau du peuple. Si les honorables députés siégeant en face de moi croient, comme ils le disent, à un tarif de revenu, ne serait-il pas bien de réunir le principe d'un fonds d'amortissement pour la réduction de la dette nationale à l'idée d'un tarif de revenu?

M. HODGINS: L'honorable député parlait il y a quelques instants du tarif sur les chariots. Quel était le tarif, l'an dernier, sur les chariots?

M. RAYMOND: 25 p. 100.

M. HOEY: Il n'y a eu aucun changement dans l'échelle des droits.

M. RAYMOND: Je crois que l'honorable député m'a démandé quel était le tarif l'an dernier.

M. HOEY: Il était le même l'an dernier que maintenant; il n'y a eu aucune réduction pour les articles de ferme.

M. HODGINS: Si je me rappelle bien, on a relevé un de ces articles du tarif, l'an dernier. Ils étaient tous placés aux taux de cinq, dix et dix, mais cette année, l'article y est encore et le tarif sur cet article a été augmenté

M. RAYMOND: J'ai compris qp'il y avait eu réduction sur les chariots et les traîneaux de ferme; tel est le renseignement que j'ai obtenu d'une compagnie qui était évidemment dans l'erreur. J'espère que l'honorable député interprète exactement le tarif; je sais que la compagnie en question ne désire pas représenter faussement les faits.

Revenons à la question que je discutais il y a un instant. Je demandais quelque méthode graduelle de diminuer la dette. Les honorables députés siégeant en face de moi se prétendent en faveur d'un tarif de revenu. Tant que nous vivrons, c'est au moyen d'un tarif douanier que nous obtiendrons des revenus. Tant qu'il en sera ainsi, la grande affaire pour nous est de voir à ce que ces revenus soient perçus d'une façon raisonnable, équitable et stable. Pour ma part, je crois que nous obtiendrions des résultats satisfaisants en réunissant les deux idées, tarif de revenu et réduction de la dette nationale au moyen d'un fonds d'amortissement ou autrement. Si l'on consacrait chaque année une certaine partie des revenus des douanes à la réduction de la dette nationale, nous aurions un système convenable permettant de stabiliser le tarif.

M. EVANS: L'honorable député est-il absolument en faveur d'un tarif de revenu ou désire-t-il y voir joindre la protection?

M. RAYMOND: Il serait impossible d'avoir un tarif de revenu sans donner occasionnellement la protection.

Si, dans le but de percevoir un revenu, l'on prélevait un droit de 10 p. 100 sur un objet quelconque, il s'ensuivrait un certain avantage, sous forme de protection, pour l'instrument en question. De sorte qu'il est impossible de séparer le tarif fiscal d'une certaine somme de protection. On l'appelait autrefois "tarif fiscal avec protection accessoire"; mais je crois que la phrase est un peu désuète maintenant. Tel était le tarif en vigueur en particulier avant 1911 et, si vous vous rappelez bien, il réussit assez bien au Canada. Je ne pense pas que nous ayons raison de regretter cette époque de notre histoire tarifaire; ce tarif fut en vigueur pendant un certain nombre d'années et je pense que le commerce du pays était alors très prospère. Je ne veux pas dire que c'était dû au tarif, mais le commerce prospéra pendant que ce tarif était en vigueur. Eriger en principe l'affectation d'une certaine partie des droits de douanes à la réduction de la dette nationale aurait pour effet de stabiliser le tarif douanier, et je crois que mes honorables amis du groupe progressiste accepteraient ce régime, s'ils envisageaient la question comme moi. Cela aurait pour avantage de réduire graduellement la dette, et ce serait de plus un moyen de percevoir indirectement les revenus. Je sais que certaines personnes n'aiment pas l'expression "impôts indirects" et pour cette raison elles désapprouvent le tarif douanier. Mais il sera toujours nécessaire d'imposer des taxes indirectes. L'une des différences, qui n'est pas la seule naturellement, entre un impôt direct, comme l'impôt sur le revenu, et un impôt indirect perçu par le moyen du tarif, est que, si un homme est, par désir d'économie, incliné, afin de pouvoir vivre, ou, étant pauvre, s'il y est forcé, à vivre avec la plus grande frugalité, il peut éviter de faire usage des objets sur lesquels est prélevé un droit d'entrée. Mais si l'on prélève une taxe directe sur son salaire, sous forme d'impôt sur le revenu, il ne peut pratiquer une telle économie, et cela tend à détruire l'épargne et la frugalité. Si l'on place un droit, comme nous le faisons, sur certains objets, ceux qui veulent éviter la dépense qu'ils entraînent peuvent le faire en n'achetant pas

ces objets. Si un droit est prélevé sur le thé et qu'on ne veuille pas consommer de thé; ou si un droit est prélevé sur le tabac et qu'on veuille économiser à cet égard, on peut s'abstenir de faire usage de ces denrées. J'émets cet avis sérieusement; je pense que l'on pourrait chaque année consacrer un certain montant des revenus provenant du tarif douanier à la réduction de la dette nationale; et, nos honorables amis du groupe progressiste ayant foi en un tarif fiscal, j'espère qu'ils examineront loyalement cette idée. S'ils le font, je pense qu'ils seront de mon avis.

J'ajoute un mot au sujet de ce qu'on a dit à propos de la commission du tarif que l'on se propose de créer. L'honorable député qui traita ce sujet hier soir, l'honorable représentant de Victoria (M. Thurston) je crois, a soulevé une forte objection contre cette commission, et c'est un motif, dit-il, qui doit nous porter à refuser d'appuyer le budget de notre vote. Je me demandais, en entendant ces paroles, s'il savait que cette commission du tarif ne sera pour ainsi dire rien de plus qu'une commision de spécialistes chargés de conseiller le Gouvernement. Ni le gouvernement actuel ni tout autre gouvernement, pas plus que le parlement actuel ni tout autre parlement, ne donnera jamais à une commission le pouvoir d'augmenter ou de réduire le tarif douanier comme elle le jugerait bon, car ce serait contraire à toute la théorie et au principe de notre constitution. Ce n'est pas le cas naturellement aux Etats-Unis; en ce dernier pays la commission du tarif peut augmenter ou diminuer le tarif à son gré. On ne pourrait agir ainsi en notre pays, vu qu'il appartient au Parlement de décider quelles modifications, augmentations ou réductions, doivent être apportées au tarif douanier. Si l'honorable député, comme le font supposer ses paroles, se faisait une fausse idée à cet égard, croyant qu'on laisserait à la commission du tarif le soin d'augmenter ou de réduire les droits et si c'est ce qu'il désapprouvait, je pense que nous n'avons rien à craindre, car l'on se propose simplement, par cette commission du tarif, d'étendre le champ d'action de la commission chargée actuellement de conseiller le Gouvernement et ce en lui adjoignant des hommes de l'extérieur, spécialistes en cette matière ou qui ont acquis une expérience pratique des diverses questions à l'étude. Ils pourraient fournir au Gouvernement tous les renseignements voulus sur ces sujets, et, de cette façon, ces renseignements viendraient d'une source impartiale, de ceux qui ne sont ni prévenus ni intéressés. L'élaboration convenable du tarif douanier est vraiment une affaire délicate, et ceux qui ont adressé la parole en cette Chambre, l'honorable représentant de Vancouver-Centre (M. Stevens) et l'honorable député de Fort-William (M. Manion), à part de nombreux autres membres de l'opposition qui ont suivi leur exemple, ont proposé un tarif réciproque, un tarif de représailles, semblable à celui des Etats-Unis. Un tel tarif ne ferait pas du tout notre affaire; pourquoi devrions-nous imiter les Etats-Unis? Dieu merci, nous formons un pays distinct et nous n'avons besoin d'imiter aucun autre. Ce qu'il nous faut c'est un tarif mieux adapté aux besoins du Canada, et nous devrions élaborer un régime douanier qui serait satisfaisant pour le peuple canadien. Il y a des Canadiens qui n'aimeraient pas voir appliquer un tarif semblable à celui des Etats-Unis. Par exemple, si uous avions un tarif sur les lainages comme on en a un aux Etats-Unis, un tarif si élevé qu'il ne soit pas possible d'en importer de l'Europe, de l'Angleterre ou de nulle part ailleurs. Ne pensez-vous pas que la population du pays ne protesterait pas? Cependant, c'est ce qui a lieu aux Etats-Unis. Et de même nos manufacturiers de chaussures consentiraient-ils à laisser entrer les chaussures en franchise? Mais il n'y a pas de droit qui frappe la chaussure dans le tarif américain. Prenons encore, comme exemple, les instruments agricoles: le tarif américain les admet en franchise, et des députés d'en face (la gauche) avoueront qu'ils ne veulent pas qu'il en soit de même dans notre pays. Pour ce qui est de la ville que j'habite et de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, elles n'admettraient pas qu'on accepte ces instruments en franchise, car ce serait injuste pour elles, qui ont à faire parcourir de longues distances aux leurs pour les vendre, sans compter les autres inconvénients. Ce n'est pas mon idée que nous puissions nous attendre à avoir un tarif comme celui des Etats-Unis ou celui d'aucun autre pays; nous voulons avoir notre propre tarif qui convient à nos besoins propres. Je n'avais pas l'intention de parler longuement du tarif; mais il arrive que, d'une manière ou d'une autre on adopte ce point de vue au cours du débat sur le budget; c'est pourquoi ai-je cru devoir faire ces quelques observations.

Avant de reprendre mon siège, il est une autre question dont je voudrais m'occuper. On a beaucoup parlé de ce qui adviendrait en ce pays si on adoptait un tarif très élevé. Comme je l'ai dit, on ne peut s'attendre que les manufacturiers de Brantford favorisent le libre-échange; je ne crois pas, non plus, que personne dans cette Chambre me reprochera d'être un partisan de ce régime. Mais, sans être fovrable au libre-échange, ils ne veulent

pas non plus, que je sache, d'un tarif démesurément élevé, d'un tarif, comme d'aucuns le disaient, aussi haut que le gibet d'Aman. Le très honorable chef de l'opposition a fait inscrire au Feuilleton une résolution, qui avait déjà vu le jour dans les journaux. On en a parlé au cours du présent débat et, à mon tour, si le règlement me le permet, je voudrais en dire un mot. Il parle d'abord, du malaise industriel qui sévit dans le pays et en tient responsable la politique fiscale en vigueur; puis en un style éclatant—car c'est un document fort habilement rédigé—il déclare quels bénéfices le pays retirerait si cette politique était abrogée. Or, nous ne saurions, dès la première proposition, être d'accord avec le très honorable député. Je ne saurais admettre que tous les malheurs de ce pays, l'inactivité industrielle et commerciale, le chômage qui sévissent, ont le tarif pour cause. Comme le ministre du Travail l'a fait voir, le même état de choses, et avec plus d'intensité, sévit même aux Etats-Unis, pourtant le pays au tarif le plus élevé. Puisque c'est le même état de choses qui règne des deux côtés de la frontière, on ne peut donc pas, assurément, l'attribuer au tarif. Il me souvient qu'il y a trente ans, entre 1893 et 1898 nous avons eu des temps aussi durs, nous eûmes à souffrir autant du chômage que maintenant et pourtant nous étions sous le régime de la politique nationale, adoptée en 1879 et maintenue, je crois, jusqu'en 1897. Entre 1893 et 1897 il y eu tout autant de chômeurs et d'usines fermées que nous en voyons adjourd'hui; alors mon très honorable ami, selon moi, ne donne pas, dans sa résolution, la véritable cause d'un tel état de choses.

D'autre part les résultats merveilleux de cette politique imaginaire—et qu'on remarque que cette politique n'est exposée que dans ses grandes lignes—sont des plus attrayants; ils sont même séduisants—les fabriques en pleine activité, du bonheur dans tous les foyers, et combien d'autres choses encore. Avec l'opinion que j'ai de la politique fiscale et représentant une circonscription industrielle, il me faut bien, monsieur l'Orateur, m'arrêter à étudier cette proposition. Et j'ai l'assurance que tout industriel de Brantford, en agirait de même, avec beaucoup de prudence. On pourrait rappeler ces paroles de l'Ecriture Sainte: "C'est vainement qu'on jette le filet devant les yeux de tout ce qui a des ailes." Car ces manufacturiers se rappellent que l'auteur de cette résolution est celui-là même qui en 1910, fut le premier à demander la réduction des droits sur les instruments agricoles et sur les charrues. Ces manufacturiers se souviennent que le très honorable chef de l'opposion est celui-là même qui en 1919, d'un seul coup abolit les droits sur les tracteurs agricoles, dont on importa pour une valeur de $20,000,000 en deux ans, avec le résultat que deux usines, fabriquant ces tracteurs, durent fermer leurs portes à Brantford. Eh oui, cela leur remet en mémoire qu'il est l'auteur de toutes ces choses; ils ne l'ont pas oublié, et quand ils jettent un coup d'œil sur la résolution inscrite au Feuilleton, ils se demandent s'il ne fera pas encore de même.

Ils se rappellent aussi, qu'à l'époque où le très honorable député a effectué ces diminutions, le droit sur les charrues était de 22½ p. 100 et sur les lieuses de 17½ p. 100. S'il veut regagner leur confiance qu'il leur dise: J'ai proposé d'abaisser les droits sur les charrue de 22½ p. 100 à 17½ p. 100; si vous me ramenez au pouvoir je le rétablirai.

Prendra-t-il cet engagement?

L'honorable député de Grenville s'engagera-t-il, le chef de l'opposition s'engagera-t-il lui-même, s'il revient au pouvoir, à rétablir le droit sur les charrues et les lieuses? Il devrait faire cette promesse pour s'assurer l'appui de ces fabricants. Que dis-je? va-t-il proclamer qu'il ramènera le droit à 17½, ce qu'il était quand il a quitté le pouvoir? Il doit parler dans ce débat; qu'il formule un franc et clair exposé de ses intentions, qu'il fasse la promesse, ou réponde non. S'il prend cet engagement, cela lui vaudra, j'en suis sûr, bien plus sûrement l'appui de ces fabricants que si le seul souvenir qu'ils gardent de lui, c'est celui de l'homme qui a réduit le droit, qui est venu leur faire de beaux discours sur l'importance de la protection, en 1921, à l'époque où de trois à quatre mille de leurs ouvriers battaient le pavé. Comme de raison, ils sont enclins à prendre avec un grain de sel les protestations exprimées dans sa résolution, tant que la formule inscrite au Feuilleton ne sera pas plus explicite. Et quand ils voient le tableau séduisant brossé par mon très honorable ami, ils ne peuvent s'empêcher de se dire: "C'est vainement qu'on jette le filet devant les yeux de tout ce qui a des ailes".

M. SUTHERLAND: Une question, s'il vous plaît.

M. RAYMOND: Volontiers.

M. SUTHERLAND: Les habitants de Brantford n'ont-ils pas voté à la dernière élection en faveur de la politique libérale consistant à supprimer tout à fait le droit sur les instruments agricoles?

M. RAYMOND: Je ne sache pas que la politique libérale fût l'abrogation complète du droit, mais ils m'ont accordé leur vote, et ce n'était pas ma politique.

Comme j'allais le dire, monsieur l'Orateur, c'est une grave question. Parler de la politique nationale, c'est employer des mots vagues, elle ne donne aucune précision. Que le chef de l'opposition fasse un clair exposé de ses propositions, avant qu'une motion comme il en propose puisse obtenir l'appui de ceux qui ne croient pas au libre-échange ni à un tarif trop bas. Certes, je le proclame, ils n'auront jamais confiance en cette politique tant qu'elle ne sera pas plus précise; et pourquoi auraient-ils confiance? A mon arrivée en cette Chambre—et j'en suis à ma quatrième session—j'ignorais entièrement tout des questions publiques; je suis venu avec une espèce de candeur qui me faisait ajouter foi aux paroles des gens. Comme je l'ai dit, monsieur l'Orateur, personne ne me prendra pour un libre-échangiste; de vrai, j'ai dans l'esprit quelques tendances protectionnistes. A ma première session, le budget déposé ne constituait ni un tarif exactement protectionniste ni exactement libre-échangiste. Les soi-disant protectionnistes proposèrent un amendement portant que le gouvernement King n'avait pas tenu les promesses faite en 1919. A lire l'amendement, on eût dit que l'opposition désirait la réalisation de ces promesses. Je n'en désirais pas la réalisation, je ne m'en cache pas. A la session suivante, l'honorable député de Brandon (M. Forke), je crois, chef respecté du parti progressiste, proposa un amendement au budget. Tous ces députés qui avaient présenté la motion relative aux promesses inscrites dans le programme de 1919, vinrent voter avec les progressistes. De même l'an dernier, je ne me rappelle pas le texte de l'amendement, mais ce n'était pas un franc acheminement vers une politique de protection. Qu'on me reprenne, si je me trompe. Enfin, prenons le présent amendement. Il élude la question absolument, et c'est une simple demande de dégrèvement supplémentaire pour réduire le déficit de 110 millions. Telle est la ridicule position prise à l'heure actuelle—une demande d'un nouveau dégrèvement sans qu'il soit question de la protection ou d'autres choses! Cela peut paraître drôle; à mes yeux, c'est une question fort sérieuse. Cet amendement est inscrit à jamais aux Débats, et les gens pondérés le reliront et diront: "Voici un ex-ministre de la couronne, un des grands experts financiers du pays qui, lorsque, de son propre aveu, il y avait un déficit de 110 millions, a proposé pour remède une nouvelle diminution des impôts." Cela demeurera aussi longtemps que dureront les archives de cette Chambre. Cet amendement est vide. Si le très honorable chef de l'opposition est sincère au sujet de cette politique de protection, s'il désire obtenir l'appui des

[M. Raymond.]

fabricants, il devrait être plus précis, selon moi. La première session que j'ai passée ici, je m'attendais à voir les conservateurs hisser au mât le drapeau protectionniste et se battre à mort pour lui. Mais on n'aperçoit ces couleurs nulle part. Impossible de dire la portée, grande ou petite, de cet amendement. Si les conservateurs veulent parler d'une diminution de la taxe des ventes, etc., comment expliquer leur attitude touchant le tarif? Ce n'est pas hasard que cette incertitude règne, c'est prémédité.

Le très honorable membre connaît bien le sentiment du pays. Il a des agents répandus de l'Atlantique au Pacifique qui le tiennent au courant, et il sait comme moi que s'il présentait au pays un programme de protection élevée il ne pourrait pas faire élire un seur partisan dans six provinces au moins, comme en 1921. Telle serait la réponse des Provinces maritimes et des provinces du Nord-Ouest. Il ne réussirait pas à gagner une circonscription de plus dans l'Ontario, dans Québec et dans la Colombie-Anglaise. Il le sait et c'est pourquoi il évite d'aborder la question. Si je me trompe—c'est possible, je ne suis pas infaillible— on le verra bien, car il aura l'occasion de poser la question et de formuler un engagement positif devant le pays. Appliquer une telle politique, en supposant qu'il se trouverait un Gouvernement pour l'oser, amènerait la dissolution de la Confédération. C'est un résultat désiré de personne. Nous voulons que chaque province constitue comme une petite nation distincte, heureuse et unie aux autres dans le grand tout canadien. Voilà l'idéal des habitants de cette contrée. Le Canada représente quelque chose dans le monde. Une mentalité canadienne s'affirme à travers toute son histoire et dans l'acte de l'Amérique britannique, c'est l'esprit de conciliation. Avant la Confédération les provinces se traitaient en ennemies, sans espoir d'en venir à un arrangement. L'esprit de conciliation commença à poindre; puis vint l'esprit de compromis, ensuite l'esprit de coopération, enfin la Confédération elle-même. Conservons la Confédération établie sur ces bases. D'autre part, s'il est vrai, comme quelqu'un l'affirme, qu'elle est menacée de ruine, qu'un tiers de ses habitants désirent l'annexion aux Etats-Unis, que les provinces de l'Atlantique et du Pacifique sont hostiles au régime, remettons l'œuvre sur le métier; ayons de nouveau recours à la méthode du compromis et de la coopération, créons un nouvel état de chose qui favorisera davantage l'union de toutes les parties. Il faudra nous y résoudre pour assurer le progrès du pays. Quand je dis que l'esprit de conciliation est né au pays, c'est parce que dans

toute son histoire aucun événement n'est plus propre à nous le rendre cher que l'union qui s'est opérée entre Français et Anglais, en lutte les uns contre les autres, grâce à l'esprit de conciliation, à l'esprit de compromis qui ont rendu possible la fédération des provinces, et que ce fait que les deux races préparaient déjà leur union politique pendant qu'en Europe Français et Anglais, séparés seulement par un étroit canal, se livraient une lutte meurtrière. Voilà le fait qui brille dans notre histoire: l'union de nos deux races longtemps avant les coups de tonnerre de Trafalgar et de Waterloo. Nous avons encore besoin de cet esprit-là aujourd'hui, l'esprit de conciliation, l'esprit de compromis et enfin l'esprit de coopération, si nous voulons assurer la permanence du Dominion. Comment cela se pourrait-il? Il est un homme dont la vie a été consacrée au service de son pays et de l'humanité, qui a étudié cette question: il siège sur ces bancs. J'ignore s'il est ici à cette minute. Ses travaux sur les relations du travail avec le capital sont connus du monde entier. Ce sont les deux termes dans notre économie sociale les plus difficiles à unifier. Il a cependant réussi à approcher du but plus que tout autre. C'est de lui qu'un Américain, de passage ces temps derniers à Ottawa, a dit qu'il avait fourni la base d'un règlement de grandes difficultés qui s'étaient produites aux Etats-Unis; il désignait le premier ministre du Canada, l'honorable M. Mackenzie King.

Notre premier ministre s'est occupé toute sa vie de l'application de l'esprit de conciliation. Si cet esprit doit être appliqué, si les difficultés qui existent entre différentes parties de la Confédération peuvent être aplanies, s'il est possible de conserver l'union entre les provinces pour le bonheur et le progrès du pays, je suis convaincu que notre premier ministre est l'homme le mieux qualifié pour mener cette grande œuvre à bien.

M. MORRISON: Monsieur l'Orateur, on a beaucoup critiqué le Gouvernement pour ses propositions budgétaires; il est certes plus facile de critiquer que d'être exact, quand on est dans la politique. Je suis désappointé de voir que le Gouvernement n'a pas encore fait de nouvelles réductions au tarif. Les collègues qui siègent à notre droite trouvent toujours à redire. Il n'est pas possible pour aucun gouvernement de satisfaire ces messieurs. La fonction d'une opposition est de blâmer constamment les ministres, qu'ils fassent bien ou mal. On entend crier: Au loup! au loup! quand il n'y a pas de danger. Le public, qui sait cela, ne prête plus aucune attention à ces dénonciations. Il s'est convaincu que les accusateurs sont dans le tort. Mes honorables amis demandent au peuple de précipiter du pouvoir ces libéraux inconséquent pour les remplacer à la direction des affaires; cependant, ils n'ont rien de nouveau à offrir; aucune mesure d'ordre pratique. Ils parlent encore des vertus supposées de la protection et ils chantent les louanges de ce régime auquel ils attribuent la prospérité qui a régné au pays. Pour moi, si nous avons obtenu quelque succès à venir jusqu'aujourd'hui, ce fut en dépit de la protection accordée aux manufacturiers et qui a pesé si lourdement sur les épaules des autres classes de la population canadienne. Aux yeux des manufacturiers et des politiciens conservateurs, le tarif douanier constitue un remède breveté destiné à guérir tous les maux. Mes honorables amis de l'opposition officielle prétendent que le relèvement du tarif nous permettrait de prélever les revenus nécessaires à l'administration des affaires publiques, grâce aux droits perçus sur les marchandises importées au pays. Et cependant, ils proposent d'élever une barrière tarifaire tellement infranchissable qu'elle empêcherait l'admission des produits étrangers sur les marchés canadiens. Les conservateurs dénoncent le libre-échange qui entraînerait à leur dire la ruine du pays; cependant, ils sont disposés à passer à l'autre extrémité et à n'avoir "ni troc ni commerce avec les Yankees",—les meilleurs clients du Canada. C'était là leur cri de guerre en 1911, alors que l'agriculture canadienne et toutes les autres industries connexes ont reçu un coup dont le pays ne s'est pas encore relevé. Je prétends, monsieur l'Orateur, que les pertes monétaires subies par le Canada du fait de la défaite du pacte réciprocitaire furent plus élevées que celles que la dernière guerre nous a occasionnées. Le Gouvernement à mon avis aurait dû abolir les droits sur les automobiles et les camions dès la présente session; il aurait dû dégrever de tous droits les cotonnades et les réduire sensiblement sur un bon nombre d'articles de première nécessité. J'aimerais bien à m'acheter une nouvelle automobile cete année. Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) me conseille-t-il d'acheter une voiture de fabrication canadienne ou importée de l'étranger?

M. CAMPBELL: Achetez une voiture importée et versez les droits au fisc.

M. MORRISON: Si j'achète une automobile importée, le prix que je paierai représente la valeur réelle sur place, plus les droits, et je verserai quelques centaines de dollars dans le trésor fédéral. Est-ce que mon attitude n'est pas plus patriotique que d'acheter une voiture d'un multimillionnaire canadien en versant la taxe dans la caisse particulière?

Je constate que l'idée se propage de plus en plus dans l'Ouest, vu l'impossibilité d'obtenir une réduction du tarif par d'autres moyens, de faire de la propagande pour que les gens achètent des marchandises importées de préférence aux produits domestiques afin d'aider le ministre des Finances à équilibrer le budget.

Les Etats-Unis ont imposée un droit de 42c. par boisseau sur le blé canadien destiné à la consommation domestique; cependant ils l'admettent en franchise dès qu'il est destiné aux fins de l'exportation. Ils sont obligés de mêler notre blé au leur avant de le convertir en farine pour la consommation domestique. Ce droit fait payer la farine plus cher au consommateur américain tandis qu'il suscite de graves embarras sur la route du producteur canadien. Une restriction de cette nature cause beaucoup de tort aux deux parties en cause. Et la situation serait-elle améliorée du fait que le Canada frapperait notre blé d'un droit d'exportation qui diminuerait d'autant l'aptitude des minotiers américains à subir la concurrence de la farine canadienne sur les marchés mondiaux? Ne serait-ce pas plus avantageux pour le Canada d'envoyer à Washington un ambassadeur ou un haut-commissaire, accompagné d'un personnel compétent, afin de renseigner convenablement les hommes publics des Etats-Unis sur la situation canadienne au lieu de tenter une lutte sans issue? Si nous avions eu un ambassadeur ou un bon représentant du Canada à Washington, le tarif Forney n'aurait jamais été mis en vigueur contre nous. Si le Canada avait été représenté à Washington, je doute fort que le projet de drainage de la ville de Chicago eût jamais été mis à exécution de sorte que les intérêts des compagnies maritimes des Grands lacs tant canadiennes qu'américaines auraient été protégés.

Des chiffres ont été soumis ici établissant que des millions de dollars sont perdus chaque année du fait de l'abaissement du niveau des eaux des Grands lacs. Les manufacturiers et les cultivateurs du Canada sont obligés de subir une bonne partie de ces pertes; de fait, toutes les classes de notre population acquittent leur quote-part des sommes perdues de ce chef. Et ces pertes auraient pu être évitées, si nous avions eu un bon représentant à Washington pour exposer convenablement la cause du Canada. La science du gouvernement enseigne qu'il est bien préférable de prévenir un mal que de le guérir après l'avoir laissé se développer. Les Etats-Unis sont notre meilleur client et l'Angleterre arrive en second lieu. L'année dernière, notre commerce avec les Etats-Unis a dépassé 900 milions. Et cependant, d'aucuns soutiennent qu'il ne faudrait avoir ni troc ni commerce avec nos voisins du sud.

Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) devrait, je crois, éclaircir certains passages de son exposé budgétaire. Il estime à $381,949,379.67 les dépenses ordinaires pour l'exercice terminé le 31 mars 1925. Or, si nous déduisons de ce montant les sommes avancées au réseau national, soit 56 millions, il reste un total de $325,949,379.67. Or, à la page 32 du bilan des chemins de fer nationaux, nous constatons que le Gouvernement a consenti un prêt de $8,491,553.57 au réseau national. Cependant, le budget pour le dernier exercice tel qu'il a été sanctionné par le Parlement s'élevait à la somme de $323,086,-395.97. De plus, le 28 février 1925, le ministre a estimé à $319,700,000 les dépenuses faites pendant la même période, ce qui laisserait une somme de $9,386,305.97 qui aurait été économisée ou non déboursée. Ce dernier montant constitue une économie apparente sur les dépenses de l'année; le ministre intérimaire des Finances toutefois n'explique en rien de quelle façon une si forte somme a été économisée ou non déboursée et il ne s'attribue aucun mérite pour ce résultat assez remarquable, s'il a été accompli en réalité. Si ce montant n'avait pas été épargné ou non dépensé, au lieu d'un surplus de $1,820,000, il y aurait eu un déficit de $7,500,000.

Comment le Canada équilibrera-t-il convenablement son budget? En augmentant la production par tête, ainsi que sa population, en diminuant les dépenses publiques, en administrant les affaires d'après des principes plus sages. Je me suis procuré au bureau des statistiques les chiffres afférents à la production du blé dans neuf pays européens et je vois que le rendement moyen par acre de 1917 à 1921, inclusivement dans ces pays est ainsi réparti:

	Boisseaux par acre
Allemagne	26.4
Autriche	15.4
Belgique	35.6
Bulgarie	13.4
Danemark	43.9
France	19.9
Angleterre et pays de Galles	31.2
Norvège	24.6
Tchécoslovaquie	20.8

C'est une moyenne de 25.8 boisseaux de l'acre. Durant la même période, la moyenne du Canada a été de 12.8, soit la moitié. La moyenne de superficie en culture, durant ces cinq années, a été de 18,546,000 acres. Au taux de 13 boisseaux de plus de l'acre, le rendement serait de 241,098,000 boisseaux. D'autres céréales doubleraient cette augmentatin de nos richesses. La superficie de nos terres serait deux fois plus grande si une agriculture rému-

nératrice était encouragée au Canada. Que les protectionnistes songent aux avantages que retireraient les manufacturiers de cette production agricole. Supposons qu'ils n'aient que leur part sur le marché ouvert à tous, ne vaudrait-il pas mieux pour eux se contenter d'un moindre profit sur un maximum de rendement et de maintenir leurs usines en pleine activité? Nos chemins de fer ne s'en trouveraient-ils pas mieux, de même que nos institutions financières et tout le peuple en général plutôt que de frapper de restrictions les industries fondamentales de sorte que les ouvriers ne sont pas portés à travailler dans ces établissements. Il faut que les indusrties maîtresses du pays soient établies sur des bases solides pour que les industries secondaires bénéficient de conditions stables. Ce serait préférable également pour le travail. Il y aurait beaucoup d'emploi au Canada. Nos amis les protectionnistes montrent beaucoup de sollicitude pour le malheureux ouvrier, surtout à la veille des élections, mais si nous avions la plus grande somme de production et des profits moins élevés, avec un maximum d'affaires, le chômage serait inconnu chez nous. Ce n'est pas parce que le sol est maigre ou que les Canadiens sont de piètres agriculteurs que nous avons ce pauvre rendement agricole mais bien parce que les frais du travail de la terre sont excessifs au Canada. Il est impossible de cultiver. Le bois et les matériaux de construction en général, les articles de la ferme de toute sorte sont trop dispendieux. Il est absolument impossible de supporter le fardeau des autres et de réussir dans ses propres affaires. Le même principe s'applique aux industries. Si l'une d'elles est surchargée, elle ne peut obtenir aucun bon résultat. Quand un fardeau injuste est impsé sur les épaules d'un homme, il ne peut donner tout l'effort dont il est capable. On peut en dire autant de l'industrie.

A une assemblée de la chambre de commrce de Brantford, tenue le 14 mars 1911, la résolution suivante, proposée par M. Harry Cockshutt, actuellement lieutenant-gouverneur de l'Ontario, a été adoptée:

> Nous sommes d'avis que nos intérêts matériels, nationaux et impériaux seront bien mieux sauvegardés, si nous restons absolument étrangers à cette question compliquée de la réciprocité avec les Etats-Unis à l'heure actuelle. Pour, 53; contre, 41.

Deux ans plus tard environ, j'étais à Minneapolis où j'ai vu les machines Cockshutt vendues en concurrence avec celles des Américains. J'étais dans un entrepôt d'instruments aratoires et j'ai demandé au gérant comment le commerce de ces machines pouvait se comparer avec celui des Américains. Il me répondit que les machines Cockshutt avaient leur part d'encouragement. J'ai été surpris de constater que le prix de celles-ci était beaucoup plus bas à Minneapolis qu'à Winnipeg. Cela prouve que lorsque le manufacturier canadien veut rivaliser avec le fabricant américain, il en est capable. Certaines gens pensent que l'industriel canadien paie un droit sur ses articles qui traversent la frontière, qu'il ne peut atteindre le marché des Etats-Unis. Il n'en est nullement empêché. C'est l'Américain qui ne peut parvenir à notre marché à cause du tarif. Le manufacturier canadien peut vendre aux cent dix millions d'Américains aux mêmes conditions qu'aux Canadiens. Voilà ou il l'emporte sur le manufacturier américain. Les citoyens de Brantford sont réellement des protectionnistes avancés. J'ignore pourquoi ils sont représentés par un député qui affiche des couleurs libérales. L'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Raymond) a reproché aux conservateurs l'imprécision de leurs observations au sujet du tarif. Je ne tombe pas d'accord avec nos amis conservateurs sur la question du tarif douanier, mais je dois reconnaître qu'au moins ils exposent nettement leur attitude: ils disent crânement quelles sont leurs convictions au sujet du tarif, mais nos amis libéraux trompent l'attente du pays. Ils ont un bon programme. Ils ont un programme qu'ils prônent dans les campagnes électorales pour arriver au pouvoir. Ils font appel aux électeurs en préconisant un régime de tarif modéré; mais lorsqu'ils sont à la direction des affaires publiques il faudrait une loupe pour découvrir la différence qui existe entre un libéral et un conservateur, lorsqu'il s'agit du tarif douanier. Elle n'existe pas, cette différence; billevesée, tout cela. Voilà quelque trois semaines le lieutenant gouverneur Cockshutt fit une tournée de l'ouest canadien comme émissaire de ceux qui veulent une forte protection. Il débita un tas de balivernes à propos de "concorde et harmonie" entre l'Est et l'Ouest, un peu dans le ton des propos de l'honorable représentant de Brantford (M. Raymond) cet après-midi. Il dit: "Rallions-nous dans un esprit de conciliation et de bonne volonté"; mais en 1911 il fit tout en son pouvoir pour nous priver de nos débouchés naturels. Il est encore animé du même esprit, bien qu'il soit conservateur tout comme l'honorable député de Brantford est un bon libéral,—il n'y a pas de différence entre les deux. Je veux dire à mon honorable ami comment assurer la concorde au pays sans avoir recours à une tournée de l'Ouest en pinçant la lyre patriotique. D'ailleurs, cette tournée dans l'Ouest est un aveu qu'en leur for intérieur ces messieurs savent que tout n'est pas comme il faut. Si l'on veut faire disparaître cette mésintelligence, qui s'accroît,

entre l'Est et l'Ouest, entre les gens des villes et ceux des campagnes, on n'a qu'à traiter avec justice le commun des citoyens; il n'y aura pas de nécessité alors pour évoquer constamment l'idée de la patrie. Le grand public ne jouit pas de faveurs; mais on ne devrait plus l'abuser et lui imposer des fardeaux injustes. Du reste il n'est plus disposé à se laisser faire.

A propos de la commission tarifaire dont l'honorable député propose la création au Gouvernement pour lui indiquer les droits à percevoir sur les machines agricoles, je veux savoir si jamais un manufacturier s'est adressé à un gouvernement, libéral ou conservateur, lui demandant d'imposer un droit sur les produits de ses riveaux et a obtenu la réponse: "Très bien, monsieur; jouons toutes cartes sur table et nous nous intéresserons à la question"? Y a-t-il quelque honorable député qui ait jamais entendu parler d'un phénomène de la sorte? Que je sache, il n'y en a pas. Il est grand temps que le ministère profite de conseils éclairés. Mais je suis porté à croire qu'un gouvernement pareil ne se servirait d'une commission tarifaire que pour se masquer: il nommerait certainement à cette commission des fervents de la protection, puis il viendrait nous dire: "Voici ce qu'on nous propose". Les commissaires seraient les boucs émissaires et nous continuerions, nous, à porter le fardeau, comme à l'ordinaire.

Si nous ne sommes pas en état de subir la concurrence des étrangers on en trouve certaines causes chez nous, même. Par exemple il n'y a pas très longtemps j'ai découpé d'un journal de Montréal une nouvelle au sujet des actions majorées de la Light, Heat and Power Co., de Montréal. Cette compagnie a porté ses actions à une valeur fictive atteignant à quatre fois la valeur réelle des fonds qu'elle avait placés dans l'entreprise, et puis elle avait pris un dividende de 7 p. 100 pour toutes ces années. Voici ce qu'on a fait gober aux manufacturiers de Montréal. Leurs employés étaient obligés de payer quatre fois le prix de l'éclairage, ce qui augmentait le coût de la vie à Montréal. Quand une nouvelle compagnie entreprenait de fournir le gaz ou l'électricité, la coalition au moyen d'offres généreuses gagnait son adhésion; finalement la coalition avait une capitalisation de quelque 164 millions de dollars. Voilà de la surcapitalisation qui grève d'autant le produit de nos manufactures, parce qu'elle augmente le coût de la vie et oblige les fabricants à payer plus cher à leurs employés. Alors ils veulent fermer le marché à leurs concurrents étrangers; ils réclament un tarif protecteur, disant: "Faites casquer les cultivateurs de l'Ouest; ils sont prospères, ils peuvent payer". Voilà quelques années un manufacturier de Toronto

[M. Morrison.]

essaya de me convertir sur la question du tarif. A un moment donné je lui demandai: "Mais pourquoi refusez-vous de nous vendre vos produits, au même prix seulement que vous les vendez aux fermiers de Québec et d'Ontario?" "Ecoutez, Morrison" me répondit-il, "vous savez comment les choses marchent en affaires,—on cherche à vendre le plus cher possible. Vous êtes plus prospères et vous pouvez payer plus cher que les cultivateurs d'Ontario. Vous autres fermiers nous vous avons où nous vous voulons et nous allons vous faire payer. Si les rôles étaient renversés vous feriez de même". Après deux heures d'effort, il vit qu'il ne pouvait pas me la faire; puis il s'impatienta et dit la vérité.

Les patrons qui jouissent de certains privilèges sous forme de protection ou de primes, peuvent rémunérer leurs employés plus généreusement que les cultivateurs, mais ils ne le font que parce qu'ils y sont forcés par les syndicats ouvriers. Les primes qu'on leur verse pèsent sur le fermier, car ce dernier n'est pas en mesure de les concurrencer sur le marché de la main-d'œuvre. En conséquence de cela le rendement par acre de nos terres canadiennes n'est que la moitié de ce qu'il serait dans d'autres circonstances.

Il faut au Canada plus de bras pour l'exploitation de ses industries fondamentales; l'immigration demande une attention toute spéciale de la part des autorités. Il faut encourager les gens davantage à rester sur les terres. C'est une grande valeur de lancer les immigrants dans l'agriculture à leur compte la première année, parce qu'ils y perdent sûrement de l'argent.

Puis, bien entendu, on dit du mal du pays et cela paralyse les efforts que nous faisons à l'étranger pour avoir des immigrants. Il faudrait qu'un homme fut au pays au moins depuis une saison et qu'il eût acquis une certaine expérience avant d'engager le peu d'argent qu'il a. Il serait facile d'obliger chaque immigrant d'avoir en sa possession, comme faisant partie de son passeport, un document rédigé dans sa propre langue et fourni par notre Gouvernement, exposant clairement les conditions du pays et notre loi d'immigration. De cette façon, on n'entendrait plus parler de cette déception dont se plaignent tant d'immigrants lorsqu'ils perdent le produit de leur récolte dans une partie de poker. C'est ce qu'on peut reprocher surtout aux immigrants venant de Grande-Bretagne. Ce serait facile à corriger si on voulait s'en occuper sérieusement. Il faut au moins un an d'expérience dans une ferme canadienne. On devrait établir ou placer les colons dans les municipalités déjà développées qui ont le chemin de fer, des routes, des écoles, des

églises et le service des postes. C'est de la folie de les placer trop loin de ces commodités. Ils trouvent cela trop dur et beaucoup d'entre eux sont mécontents. Il est inutile d'établir de nouveaux services publics pour desservir les nouveaux venus tant qu'on n'aura pas mieux peuplé les municipalités qui possèdent déjà ces commodités et qui doivent les payer. La situation a beaucoup changé pour les colons depuis vingt-cinq ans.

Nous avons besoin d'un système de crédit agricole tel que le propose le docteur Tory dans son rapport. Voici ce qu'il dit:

J'ai discuté le sujet avec de nombreux hommes d'affaires aussi bien dans l'Est que dans l'Ouest, qui connaissent les difficultés à surmonter pour faire réussir une entreprise. Je n'en ai pas rencontré un seul qui fut d'avis qu'un commerce—soit agricole, soit autre—n'ayant pas l'avantage d'un marché protégé ou de droits d'invention, c'est-à-dire jusqu'à un certain point d'un monopole, pût continuer à prospérer en payant 8 ou 10 p. 100 sur son capital et autant pour ses emprunts courants. Je suis absolument de cet avis.

Le capital et le travail doivent apprendre à collaborer ensemble et reconnaître qu'ils dépendent l'un de l'autre. L'Ouest a besoin un peu plus des deux, travaillant de concert. Il faut que la concurrence entre nos deux grands chemins de fer cesse. Nous ne pouvons plus payer de hauts tarifs pour maintenir des services publics qui font double emploi. Nos banques, nos marchands de bois et de charbon, nos journaux et d'autres sociétés s'adaptent aux conditions nouvelles en se réunissant, une maison fermant à tel endroit, sa rivale fermant à tel autre. Elles ont été forcées de coopérer entre elles ou elles allaient périr. Que nos chemins de fer en fassent autant; qu'ils suppriment leurs frais généraux inutiles, au lieu de remuer ciel et monde pour faire augmenter leurs tarifs. Le pays ne peut pas prospérer si on augmente les tarifs de transport. J'ai indiqué quelques-unes des industries qui ont fermé certaines de leurs succursales et j'ajouterai que celles-ci sont au nombre des 2,000 établissements qui ont fermé leurs portes depuis quelques années. Je crois qu'il y en aura d'autres, mais cela n'empêche pas le commerce de s'améliorer.

Ceux d'entre nous qui ont à payer des frais de transport dans les deux sens, tiennent beaucoup à voir diminuer les tarifs. Nous payons le port des instruments, de la ficelle, du bois et du charbon que nous achetons et nous avons aussi à payer le transport du bétail et du grain que nous vendons. La bonne administration de nos chemins de fer nous intéresse au plus haut degré.

Je vais signaler une chose qui n'est pas tout à fait du domaine fédéral, mais c'est une situation à laquelle il faudra remédier. L'automne dernier, il y a eu une conférence à Ottawa entre les autorités fédérales et provinciales au sujet des impôts. Il s'agissait de déterminer plus clairement les sphères respectives en matière de fisc et d'éliminer toute duplication inutile. Je ne sais pas quel a été le résultat, ni si on est arrivé à une conclusion avantageuse pour le contribuable si lourdement chargé. Qu'on me permette de citer le litige qui s'est élevé entre les provinces de Saskatchewan et de la Colombie-Anglaise; c'est un exemple typique. Un cultivateur de Saskatchewan s'était transporté en Colombie-Anglaise où il mourut trois ans après. Il avait vendu trois fermes par le moyen de promesse de vente. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise perçut les droits de succession sur ces contrats de promesse de vente et aujourd'hui, le gouvernement de la Saskatchewan veut lui aussi percevoir des droits de succession sur ces mêmes contrats. Je n'accuse pas le gouvernement de la Saskatchewan, pas plus que je n'excuse le gouvernement de la Colombie-Anglaise. Je connais les intéressés et je sais que c'est très pénible pour la veuve et les enfants d'avoir à payer deux fois les droits de succession. Les droits de succession sur les legs en dehors de la province sont toujours doublés, mais il est injuste de les faire payer deux fois. Le gouvernement fédéral devrait convoquer aussitôt que possible une autre conférence fiscale à laquelle toutes les provinces seraient représentées. Au cours de cette conférence, elles pourront trancher les questions sur lesquelles elles ne tombent pas d'accord, se faisant des concessions mutuelles en attendant une décision du Conseil privé. J'en ai parlé au ministre de la Justice (M. Lapointe) dont la responsabilité, je le sais, n'est nullement engagée. Il me dit ne pouvoir agir et il me conseilla de leur faire porter la cause devant le Conseil privé. Quel privilège! La mère veuve pouvait si bien porter sa cause devant le Conseil privé! Elle n'y aurait eu aucune chance de succès. Elle devra payer l'impôt deux fois, si l'on n'arrive pas à un compromis pour diviser cet impôt en deux. Je ne crois pas qu'on doive permettre aux gouvernements des provinces d'encaisser une même taxe deux fois; cela se rapproche de ce que nous nommons tyrannie.

On rapporte à la page 4691 du hansard de 1924, vol. V, une question de l'honorable député de Brant (M. Good) ainsi que la réponse du premier ministre M. Mackenzie King, comme suit:

M. Good (Brant): Le premier ministre voudra-t-il nous donner l'assurance que le projet de loi concernant le vote transférable, qui a été lu pour la 1re fois, reviendra sur le tapis à la prochaine session, et, dans

la mesure où cela lui est possible, promettre qu'il n'y aura pas d'élection générale d'ici là?

Le très hon. Mackenzie King: En réponse à la première partie de la question, je dois dire que si nous sommes tous ici la prochaine fois que la Chambre se réunira, le projet de loi concernant le vote transférable sera un des premiers à être mis à l'étude.

J'aimerais à voir le premier ministre à son siège afin qu'il nous dise pourquoi cette question n'a pas été soumise à la Chambre. S'il a l'intention de la soumettre, il lui faut agir rapidement afin de ne pas rejeter tout le blâme, advienne un délai, sur ce pauvre vieux Sénat. Le Sénat a son propre fardeau. Je suis d'avis que le premier ministre aurait dû tenir sa promesse et soumettre son projet de loi.

A la page 1515 du hansard de cette année on voit que le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) en présentant son budget, a donné avis de la résolution suivante touchant la loi spéciale des revenus de guerre:

Il y a lieu de proposer une mesure modifiant la loi spéciale des revenus de guerre, 1915.

1. Que le mot "chèque" doit comprendre aussi tout document ou écrit, non tiré sur une banque ni adressé à une banque, en retour duquel une banque peut effectuer le paiement d'une somme d'argent, à l'exception d'un coupon et d'un document émis seulement dans un but de règlement ou de virement de compte entre les banques, et ce chèque ainsi défini devra porter la taxe du timbre imposée sur les chèques par ladite loi.

Je prétends que c'est là distinguer entre les autres, une catégorie de gens du pays pour leur faire porter un fardeau supplémentaire—je parle surtout des beurreries. Les cultivateurs savent que lorsqu'ils envoient leur lait à la beurrerie ils reçoivent un reçu ou billet et, sous le régime de cette loi ils devront payer un impôt sur des reçus d'un ou deux dollars. Nous ne nous opposerions pas à cela si tout le monde était traité sur un pied d'égalité et si la disposition en question se lisait: "Le mot chèque doit comprendre aussi tout document ou écrit au montant de $10 ou plus". Néanmoins nous nous opposons au fait qu'on nous choisit pour payer cette taxe, surtout devant le fait que le ministre intérimaire des Finances a pris bien soin de se conserver le bon vouloir de ces messieurs qui n'ont qu'à détacher des coupons de rente et qui sont exempts de cette taxe. C'est vraiment aller trop loin et le Gouvernement ne peut s'attendre que les progressistes, représentant surtout des cultivateurs, puissent supporter ce fardeau supplémentaire. Ce n'est pas agir franchement; tous devraient se trouver sur un pied d'égalité. Pourquoi exempter le riche et taxer le pauvre cultivateur qui vend son lait.

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

[M. Morrison.]

Reprise de la séance

M. MORRISON: J'avais pour ainsi dire terminé quand la séance a été suspendue, à six heures. Il est cependant une autre question à laquelle je désire faire allusion: les déposants de la Home Bank. L'automne dernier, quand le premier ministre a fait sa tournée dans l'Ouest, des comités de déposants de la Home Bank ont eu des entrevues avec lui pour savoir ce que le Gouvernement comptait faire pour eux. Il a promis que le Gouvernement déposerait un projet de loi pour venir en aide aux déposants et cela au cours de cette session, mais il les a prévenus que le Sénat avait le dernier mot, comme il l'a eu lors du projet de loi des embranchements, en 1924. Puisque le premier ministre et son cabinet comprennent cela, je leur fais ressortir la nécessité de déposer immédiatement un projet de loi pour venir en aide à ces déposants. La faillite de la Home Bank a répandu le malheur un peu partout et le Gouvernement devra prendre sa part de critique si le projet de loi n'est pas déposé assez tôt pour être étudié par le Sénat.

M. DECHENE (texte): Monsieur l'Orateur, l'étude des résolutions budgétaires, et de l'amendement au budget, telle que faite par les honorables députés qui m'ont précédé, nous démontre tout d'abord que personne ne pense à l'amendement tory, et, deuxièmement, que pour beaucoup la position prise par le Gouvernement dans la situation actuelle est justifiable et est la seule raisonnable.

En effet, l'amendement tory a été complètement perdu de vue. Bien peu des honorables députés conservateurs ont même pris la peine de s'en occuper. Le public a le droit de se demander si cet amendement a été proposé de bonne foi, pour exposer un programme et la tendance d'un parti, ou si ce n'est pas simplement un moyen d'obstruction, par lequel on a voulu empêcher les députés progressistes de présenter eux-mêmes un amendement qui aurait peut-être eu pour effet —quoiqu'on puisse en douter—d'apporter dans la discussion des idées nouvelles pouvant conduire à une politique productive et tendant à amener des développements utiles dans notre commerce et dans notre politique intérieure. L'amendement tory a eu pour effet de faire mettre de côté celui proposé par les progressistes et d'arrêter, jusqu'à un certain point, tout mouvement pouvant conduire à une discussion susceptible de produire des résultats efficaces pour le bien de notre pays. Il n'est donc pas surprenant que tous nous ayons mis de côté cet amendement et que même la presse de ce pays n'y ait ac-

cordé aucune attention; cet amendement a été enterré publiquement, tel qu'il le méritait.

M. McMASTER: Très bien!

M. DECHENE: La discussion nous a fait voir la tendance générale, dans certaines parties du pays, à demander des faveurs et à vouloir un traitement spécial, parce qu'on est éloigné des grandes villes, parce qu'on réside à de grandes distances du centre du pays, parce qu'il y a des montagnes, parce qu'il y a des lacs; en somme, toutes les raisons ont été invoquées pour démontrer que chaque partie du pays doit être traitée d'une façon spéciale.

Plusieurs des honorables députés nous ont parlé longuement de la solution des problèmes locaux. Ceux de l'Ouest ne voient que ce qui intéresse la Grande Prairie, sans même s'imaginer que, dans les provinces de l'Est, dans l'Ontario ou dans le Québec, il puisse exister aussi des problèmes très épineux dans toutes les classes de la société. En effet, s'il est important de trouver des débouchés nouveaux pour le blé de l'Ouest, s'il est important de découvrir des marchés pour le charbon des provinces maritimes, il est aussi important d'envisager un instant les problèmes qui confrontent les populations des provinces du Centre, de l'Ontario et du Québec. Ce point de vue est assez souvent mis de côté. Chacun parle pour son clocher et bien peu semblent tenir compte du fait qu'il n'existe qu'un seul Canada, et qu'il n'y a pas plusieurs Canadas.

M. McMASTER: Très bien! très bien!

M. DECHENE: La politique suivie par le Gouvernement actuel a justement tenté de faire disparaître ce "sectionalisme" et cherché à réunir toutes les parties du pays en un seul grand tout, dont tous les citoyens soient fiers de faire partie. Avec le succès qu'obtient la politique gouvernementale du jour, nous pouvons espérer, dans un avenir assez rapproché, rencontrer dans notre pays plus de citoyens fiers de s'appeler simplement des Canadiens, au lieu de se dire Anglais, ou Ecossais, ou Irlandais, ou se réclamer de toute autre nationalité. Désirer un Canada uni, c'est vouloir un citoyen canadien qui se déclare fier de son titre de Canadien d'abord. Nous devons féliciter le Gouvernement de travailler à créer une politique d'unité pour tout le pays, laquelle tend à donner à tous les citoyens l'orgueil de leur nom.

Nous avons, malheureusement, pu constater, au cours de la présente session, que cette tendance "sectionaliste" a gagné même certain chef de parti. N'avons-nous pas à regretter de voir un sentiment semblable exprimé dans une résolution soumise à la Chambre au commencement de cette session par le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen)? En effet, si nous considérons le dernier paragraphe de cette résolution qui a, paraît-il, pour but d'exposer la politique du parti conservateur et de contre-balancer d'avance l'influence du budget soumis à la Chambre par le Gouvernement, nous lisons ceci:

> Que pour permettre aux produits des provinces occidentales et maritimes d'atteindre ces marchés agrandis, les charges spéciales de transport que ces provinces subissent soient partagées par tout le pays, soit comme contribution aux frais de long remorquage ou sous une autre forme.

M. McMASTER: C'est du "sectionalisme!"

M. DECHENE: C'est donc encourager la division, qui semble avoir été toujours la force principale du parti conservateur: Diviser pour régner.

M. McMASTER: Très bien! très bien!

M. DECHENE: Mais je crois que, dans les circonstances actuelles, le parti conservateur a été mal avisé, et que les citoyens de ce pays verront d'un très mauvais œil cet appel au "sectionalisme", à l'esprit de clocher, pour essayer de reprendre le pouvoir.

En effet, que diront les gens du Québec et ceux de l'Ontario lorsqu'ils apprendront que le parti conservateur a, dans son programme, un article comme celui-là, qui tend à leur faire payer, à eux, tous les frais occasionnés pour remédier à l'éloignement de leurs marchés des provinces de l'Ouest et des provinces de l'extrémité occidentale de ce pays? Je ne crois pas que le cultivateur, le citadin et le manufacturier du Québec soient disposés à porter tout le fardeau des charges publiques—qu'il s'agisse de chemins de fer ou d'autres choses—qui sont occasionnées par l'éloignement des marchés dont souffrent les provinces situées à l'extrémité de ce pays. Le simple énoncé de cette politique, monsieur le président, nous fait voir tout le danger qu'il y a à encourager cet esprit de clocher, cet esprit de "section", danger non seulement pour les individus, mais danger très grand pour le pays lui-même.

Une autre tendance que la discussion a révélée pleinement, c'est l'attitude d'un grand nombre de citoyens de ce pays de vouloir que tout soit fait par le Gouvernement, sans aucun effort de leur part et sans qu'ils cherchent à obtenir la plus grande somme de résultats en se servant des rouages actuellement existants. Si on constate un problème, si on a une difficulté à solutionner, tout de suite on s'adresse au Gouvernement, et il faut que le Gouvernement règle la question. Il arrive assez souvent, et même je dirais presque toujours, que la meilleure solution d'un problème local est celle que peuvent trouver les députés eux-mêmes,

les individus ou les corporations, lorsqu'ils veulent se donner la peine de se servir des rouages établis.

M. McMASTER: Très bien!

M. DECHENE: Je pourrai tout à l'heure vous donner un exemple frappant de ce que peut faire l'effort individuel, ou collectif, dans ce sens, mais pour le moment mon attention est surtout attirée par ce que l'on considère être un problème beaucoup plus grave. L'an passé, si ma mémoire est fidèle, on reprochait au Gouvernement de ne pas maintenir de stabilité dans le tarif. Nos adversaires conservateurs étaient surtout les plus acharnés dans ce sens. Cette année, parce que les modifications budgétaires ne sont pas aussi considérables que celles de l'an dernier, nous avons un cri opposé: trop de stabilité dans le budget, trop de stabilité dans le tarif de notre pays! Comment satisfaire ces messieurs? Si le Gouvernement met à l'essai une politique, on dit: Vous ne devriez pas changer cela! Si nous attendons des résultats pratiques, ces messieurs nous disent: Vous devriez changer cela! C'est difficile de trouver une solution qui les satisfasse, et leur résolution nous démontre qu'eux-mêmes n'en ont pas trouvé, excepté le moyen obstructionniste. J'entends quelqu'un, à mes côtés, dire qu'il n'est pas nécessaire de les écouter. Je crois que le pays lui-même a bien fait de ne pas les écouter. Lors des dernières élections partielles, le pays a eu à juger la politique du gouvernement et la politique obstructionniste et je crois pouvoir dire avec mon honorable ami, ici, que ces messieurs n'ont pas été écoutés non seulement par les membres de cette Chambre, mais par le public en général.

M. McMASTER: Très bien! Très bien!

M. DECHENE: Souvent, au cours de ce débat, nous avons entendu certains députés demander la création de nouveaux marchés pour nos produits. A ce propos, il est bon d'examiner ce que le gouvernement actuel a fait pour obtenir des débouchés plus favorables aux produits canadiens. Si nous référons aux législations passées, si nous compulsons les traités négociés sous le régime actuel, on pourrait appeler ce gouvernement: le gouvernement des traités commerciaux. Nous constatons de ce côté un développement considérable. En effet, jamais autant de traités commerciaux n'ont été conclus directement entre le Canada et divers autres pays. C'est un très grand mérite et je crois qu'il faut en louer tout spécialement les honorables messieurs qui ont travaillé à négocier ces traités. Ces divers traités nous ont attiré une clientèle importante. A la suite de ces traités, n'avons-nous pas constaté, en effet, que nos exportations ont augmenté d'une façon phénoménale? Si on considère une seule catégorie de nos produits, nous constatons que nous exportons des produits de provenance agraire pour au delà de cinq cents millions, ce qui constitue plus de la moitié de notre commerce total d'exportation qui se chiffre à $1,070,611,616.

En effet, en 1922, nous avons exporté des produits de provenance agraire pour $532,820,457;

En 1923,—un an après l'avènement du Gouvernement actuel—nous en avons exporté pour $553,069,240, soit déjà une augmentation de vingt et un millions;

En 1924, nous avons continué notre progression ascendante; nous avons exporté pour $598,729,385, c'est-à-dire plus de la moitié du commerce total d'exportation de ce pays, en produits de provenance purement agricole. L'effet de cette immense exportation de nos produits agricoles a été double: d'abord elle a donné un revenu considérable au pays et, deuxièmement, elle a stabilisé les prix au pays même. En effet, si nos exportations n'avaient pas été plus considérables qu'elles ne l'étaient dans les dernières années du régime conservateur, je crois que le prix des produits agricoles dans ce pays aurait été tellement bas que la plus grande partie des cultivateurs auraient été forcés d'abandonner leurs terres; mais sous la présente administration, grâce aux traités faits avec divers pays, nous avons constaté une énorme amélioration. Les cultivateurs de tout le pays doivent être très fiers des résultats obtenus en si peu de temps.

L'une des mesures tarifaires les plus critiquées, c'est la préférence que le Canada accorde aux produits qui nous viennent de la Grande-Bretagne. Souvent, lorsque quelque chose ne va pas bien dans une ville on dit: Ah! cela dépend de la préférence britannique. Au cours de la discussion du budget, qui dure depuis près d'un mois, très peu d'orateurs semblent avoir pris la peine de nous dire ce que la préférence britannique a coûté et ce qu'elle a rapporté. La préférence britannique s'applique non seulement au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, mais elle s'applique aussi aux diverses colonies ou dominions qui composent l'Empire, lorsque ces mêmes dominions nous accordent un tarif "préférentiel" de même nature. Notre meilleur client, pour les produits de la ferme, est sans aucun doute, l'Angleterre elle-même. En effet sur les $598,729,385 de produits agricoles exportés durant l'année 1924, nous en avons exporté en Angleterre pour $337,813,146, ce qui veut dire que plus de la moitié de nos

exportations en Angleterre est composée de produits ou de sous-produits provenant de la ferme. Cela me semble une bonne note en faveur du système "préférentiel"; mais il y a aussi l'autre côté de la médaille: Qu'est-ce que nous importons? C'est surtout cela que l'on prétend être ruineux pour notre pays. Si l'on considère un instant la totalité des produits importés d'Angleterre, nous constatons ce que d'autres ont constaté avant nous, ce que Benjamin B. Wallace, de la Commission du tarif des Etats-Unis, a constaté lui-même dans les annales de l'Académie américaine des Sciences politiques et sociales. Ce monsieur, qui s'occupe activement des questions économiques, nous dit—qu'il me soit permis de traduire—: Que la préférence britannique accordée en 1896 n'a pas arrêté la tendance à la baisse de la part que la Grande-Bretagne avait dans l'exportation de ses produits au Canada.

Ce n'est pas un Canadien, ce n'est pas un Anglais, mais c'est un Américain qui est frappé par le fait que cette préférence n'a pas empêché la Grande-Bretagne de perdre du terrain et de voir diminuer son pourcentage de produits exportés au Canada. Et il donne la note suivante: en 1883 nos importations de la Grande-Bretagne constituaient 42.3 p. 100 du total; en 1893, la baisse avait déjà commencé à se faire sentir et ces importations ne constituaient déjà plus que 35.5 p. 100 du total; en 1903, la marche descendante se continuant, ces importations ne sont plus que 25.2 p. 100 des importations totales; en 1914, même marche descendante, 21.3 p. 100; en 1923, la part du commerce anglais avait encore baissé et les importations anglaises ne figuraient, au pourcentage de nos importations totales, que pour 17.6 p. 100; en 1924, après les remaniements tarifaires tant critiqués, nous sommes en position de constater que le chiffre est encore tombé et que les importations qui nous viennent d'Angleterre ne constituent que 17.02 p. 100 du total de nos importations. D'après les statistiques de cet Américain, je crois que la préférence britannique ne nous a pas été aussi défavorable qu'on a bien voulu le faire croire.

Mais nos importations des Etats-Unis, elles, ont suivi une marche absolument contraire, elles ont toujours été en augmentant et le pourcentage des marchandises américaines comparé au pourcentage des marchandises importées des autres pays indique une croissance continuelle, et cela malgré qu'il n'y ait pas de tarif "préférentiel" en faveur des Etats-Unis.

Nous entendons souvent, dans cette Chambre, des députés nous citer des exemples d'industries qui ont été ruinées par cette préférence britannique. Je me permettrai de citer quelques exemples, aussi rapidement que possible, de la situation de quelques-unes de ces industries, et je crois que les exemples que je citerai à cette Chambre seront suffisants pour démontrer que l'on cherche à mettre sur le compte de la préférence impériale tous les maux dont on peut souffrir, d'où qu'ils viennent.

Ainsi, on parle souvent de l'industrie de la chaussure. Les chiffres concernant cette industrie nous donnent un exemple frappant. Pour une industrie "ruinée", elle semble avoir une vitalité remarquable. De 1921 à 1923 inclusivement, le nombre des fabriques de chaussures au Canada a augmenté de 177 à 186. La valeur des produits de ces fabriques s'est élevée de $44,665,381, en 1921, à $45,596,-012, en 1923. Les chiffres de 1924 ne sont pas encore compilés.

Il y a donc une augmentation de près d'un million de piastres dans la production des chaussures au pays pendant cette période.

L'absurdité de l'accusation que cette industrie est ruinée par une concurrence injuste de la part des fabriques de la Grande-Bretagne, grâce au tarif "préférentiel", surgit clairement en comparant les importations de chaussures du Royaume-Uni et la production domestique. Bien que les importations de la Grande-Bretagne aient augmenté quelque peu par suite d'une préférence plus élevée, le total n'est pas suffisant pour nuire bien sérieusement aux fabricants canadiens. En face d'une production domestique au montant de $45,596,-012, en 1923, les importations britanniques n'ont été que de $604,472. L'augmentation de 1924 n'a porté ce chiffre qu'à un peu plus d'un million de dollars, soit $1,018,082, ou encore un quarante-cinquième de la production canadienne.

Par contre, pour compenser cette augmentation, nous avons une diminution des importations de chaussures venant des Etats-Unis. La diminution a été, en 1924, de $121,465, en comparaison des importations de 1923. L'augmentation nette de la concurrence étrangère, soit $292,091, est donc bien inférieure à 1 p. 100 de la dépense domestique totale et forme un moindre pourcentage d'augmentation que celui de la production domestique.

Je crois donc que ces chiffres nous démontrent que ce n'est pas la préférence britannique qui cause des troubles aux manufacturiers de chaussures de ce pays. Ils peuvent faire face à la concurrence étrangère dans les autres pays où ils vont vendre leurs produits; je ne vois donc aucune raison pour qu'ils ne puissent pas faire face à la concurrence britannique dans notre propre pays.

Une autre industrie dont il est aussi souvent question et que l'on cherche à faire passer pour une industrie ruinée, c'est l'industrie des lainages.

En 1924, le Canada a acheté pour près de deux millions de dollars de moins de laine et de lainages, qu'en 1923. Etant donné que l'on prétend que la préférence britannique a pour effet de mener au désastre l'industrie canadienne de la laine, il est intéressant de noter que, pour les laines achetées du Royaume-Uni, il y a eu une diminution de près de deux millions et demi de dollars en 1924, comparé à 1923. Les chiffres sont les suivants: en 1923, importation de lainages de l'Angleterre, $35,520,730; en 1924, $33,163,186. Pendant la même période il y a aussi eu une diminution, dans les achats de lainages venant des Etats-Unis, de $556,778.

L'industrie des lainages au Canada n'a pas été la seule à souffrir de la crise mondiale des lainages et des cotonnades. Ici, j'appellerai en témoignage M. Pierce, président de l'American Woollen Company. M. Pierce, en soumettant le rapport annuel de cette compagnie, dit que la dépression dans le commerce des lainages américains, en 1924, a été la pire depuis l'année de la guerre civile. La perte de $11,970,000 subie l'an dernier par cette compagnie est le plus grand déficit qu'elle ait encore eu à enregistrer.

Je crois que le témoignage de M. Pierce nous indique clairement que l'industrie de la laine a été dans un état pire encore aux Etats-Unis qu'au Canada, et que ce n'est pas la préférence britannique, que ce n'est pas même l'effet du tarif général, qui est la cause de la dépression que nous avons pu subir dans ce pays. Mais s'il y a eu une dépression assez considérable en 1921-1922, en 1922-1923 nous constatons qu'il y a déjà une amélioration. En effet, il y avait, en 1922, 137 fabriques de lainages, il y en a actuellement 141; le capital placé dans cette industrie a passé de $37,102,382, en 1922, à $43,148,218, en 1923, soit une augmentation d'au delà de six millions de dollars. La production qui était, en 1922, de 29,062,751 livres est passée, en 1923, à 33,472,087 livres, soit une augmentation, en deux années, de onze millions de livres. Pour une industrie qui périclite, vraiment je la crois bien fortunée. Il y a bien des gens qui voudraient se ruiner de cette façon.

L'industrie du coton a aussi subi des chocs considérables, et les adversaires de la préférence britannique se sont encore là appliqués à répandre dans le pays que c'était la bête noire et que les cotonnades anglaises et américaines nous ruinaient, surtout les cotonnades anglaises.

[M. Déchêne.]

Durant l'année 1923, les importations, au Canada, d'articles de coton sont tombées de près de quatre millions—soit $3,849,689, pour être exact. Les importations du Royaume-Uni, sous la préférence britannique, étaient de $538,100 plus bas qu'en 1923. Cela est une autre preuve que les conditions s'améliorent dans l'industrie domestique et qu'il y a une augmentation dans l'achat du coton brut pour nos manufactures canadiennes. Pour les trois années suivantes, les importations furent celles-ci: En 1922, $22,455,546; en 1923, $30,780,915, et en 1924, $25,576,764.

En résumé, l'industrie du coton a toujours été en s'améliorant dans le pays, et je ne crois pas qu'il y ait lieu de prendre au sérieux les cris d'alarme lancés par les manufacturiers qui, eux, cherchent toujours à avoir plus de protection, sans tenir compte des faits réels. La véritable cause de l'arrêt des moulins de l'industrie du coton au pays n'a pas été le manque de marchés, mais est due à la mauvaise récolte de coton aux Etats-Unis et aux prix élevés atteints par le coton brut dans les pays producteurs. Ces messieurs semblent avoir fait d'assez jolies affaires. Leurs usines ont repris le travail de bonne heure en 1924; donc les conditions se sont améliorées et je ne crois pas qu'ils puissent dire que, si les affaires n'ont pas été ce qu'ils s'attendaient qu'elles soient, c'est encore là l'un des effets de la préférence britannique.

L'un des effets généraux de la préférence britannique a été de servir de levier ou de régulateur des prix au pays. Il n'y a pas simplement le cas du manufacturier qu'il faille considérer, mais il y a aussi celui du consommateur, de la masse du peuple.

M. McMASTER: Bravo! C'est le premier mot en faveur du consommateur.

M. DECHENE: J'entends l'honorable député de Brome (M. McMaster) dire que c'est le premier mot qui est dit en faveur des consommateurs au cours de ce débat. Je le remercie beaucoup du compliment, mais je crois qu'il n'est pas tout à fait exact, parce que lui-même, au cours de son envolée oratoire, nous a démontré qu'il s'occupait aussi du consommateur, et avec succès.

S'il est très beau de pouvoir montrer aux touristes, dans une ville, vingt, trente, quarante ou cinquante demeures de millionnaires et dire: Ce sont les propriétaires des grandes usines du pays, ce sont les maîtres de la main-d'œuvre qui habitent là, ce sont eux qui font le beau et le mauvais temps; il ne faut pas, d'autre part, oublier que, en outre du millionnaire, il y a le peuple, il y a le consommateur. Ce qui fait la richesse du pays, ce n'est pas le millionnaire. Ce n'est pas parce que,

aux Etats-Unis, il y a 125 millionnaires possèdant, à eux seuls, un dixième de la fortune totale du pays que la république américaine est riche! Non, c'est parce que la richesse est distribuée dans la masse. Le manufacturier n'est pas établi, lui, pour que le consommateur le fasse vivre; l'industrie est établie pour fournir au consommateur en général ce dont il a besoin. C'est le consommateur qui est la cheville ouvrière de toute la prospérité, de toute la fortune nationale d'un pays. Il est donc important que le Gouvernement s'occupe de procurer, autant que possible, au consommateur, à la classe moyenne d'un pays, les moyens de vivre d'une façon agréable et même avec une certaine aisance, sans pour cela ruiner le manufacturier. Ce qui fait la prospérité du manufacturier, monsieur le président, c'est la richesse de son client; le client du manufacturier, c'est le consommateur. Vous avez la preuve de cet axiome dans les faits qui se passent tous les jours dans notre vie nationale canadienne. Si, dans l'Ouest, la récolte est mauvaise, si les prix sont inférieurs, le client, le consommateur de l'Ouest n'est pas riche, il achète peu et c'est un mauvais client pour le manufacturier; mais advienne une bonne récolte, advienne un moment où la situation financière de cette partie du pays s'améliore, immédiatement nos concitoyens de l'Ouest redeviennent des acheteurs, redeviennent des clients sérieux et le manufacturier y trouve immédiatement son profit. Je crois que le Gouvernement fait bien de continuer à apporter le plus de soin possible au développement du commerce, surtout à celui des produits de la ferme, afin que le citadin puisse se procurer ces produits avec le plus de facilité possible, tout en accordant aux gens de la campagne, aux cultivateurs, un profit raisonnable qui leur permette d'améliorer leur situation et de devenir des clients sérieux pour nos manufacturiers.

Monsieur le président, je vois que je m'étends un peu sur ce sujet. Je vais m'efforcer d'être aussi bref que possible. Je disais, au commencement de mes remarques, que dans notre population il y avait une tendance trop prononcée, dans certaines parties du pays du moins, à tout attendre du Gouvernement et à ne pas se servir assez de ses forces personnelles ou de ne pas compter sur l'effort groupé sensément pour obtenir de bons résultats, et je vais citer un exemple plus frappant de ce que peut l'effort uni de quelques-uns pour obtenir un résultat profitable à la masse. Vous vous rappelez, monsieur le président, que, dès les premiers jours du mois de mars, un groupe de députés travaillait à améliorer le sort de la classe rurale, qui constitue la plus grande partie de leurs électeurs. Les députés qui se sont ainsi unis sont ceux du bas de Québec. Ils ont choisi un président et, sous l'impulsion de ce dernier, ils se sont mis immédiatement à la tâche pour obtenir des résultats qu'ils croyaient être favorables à leurs commettants. Voici, en peu de mots, ce dont il était question: La région sud de Québec souffre à peu près du même isolement que la région nord-est du Nouveau-Brunswick. Ces députés se sont réunis pour voir s'il n'y avait pas possibilité d'améliorer la situation de leurs électeurs et de faciliter l'expédition des pommes de terre qu'ils produisent en grande quantité dans ce district. Le marché leur semblait fermé. Ils sont à l'extrémité est du pays. Il y avait un marché considérable dans l'Ouest qu'il fallait atteindre à tout prix, et voici la lettre que ces députés ont adressée à l'honorable président de la Commission des chemins de fer:

Ottawa, 5 mars 1925.

Cher monsieur,

Comme président de la délégation à laquelle vous accordiez une entrevue ce matin, je désire vous remercier profondément de l'accueil courtois et de l'attention sympathique que vous nous avez accordés.

La délégation se composait de messieurs Pius Michaud, W. B. Snowball, Aimé Déchène, J. F. Fafard, C. A. Fournier, F. J. Pelletier, Georges Bouchard, J. F. Pouliot, J. G. Robichaud, L. Cannon et de sir Eugène Fiset, tous députés à la Chambre des communes.

L'objet principal de notre visite était d'exposer à Votre Seigneurie, la situation extrêmement difficile dans laquelle nous nous trouvons, nous, les représentants de la rive sud du Saint-Laurent et du Nouveau-Brunswick. Au point de vue géographique nous sommes à la queue du marché de l'Ouest et à la tête du marché de l'Est. Nous sommes des orphelins, n'appartenant pas aux provinces dans lesquelles nos comtés sont situés. C'est la raison pour laquelle nous nous adressons directement à vous, afin de vous exposer les besoins de notre population.

Les sujets principaux soumis à votre attention sont: les taux de fret sur les pommes de terre, sur le bois, et les taux de messageries sur le transport du poisson. Le problème le plus urgent est celui des taux de transport des pommes de terre. Nos populations ne sont pas seulement en face de la ruine et du désastre, malgré une récolte de 15,000,000 à 19,000,000 de boisseaux de pommes de terre, mais à cause des difficultés de transport sur les chemins de fer nationaux, nous allons décourager ces producteurs d'un article de première nécessité de la vie.

En ce qui concerne l'industrie forestière, tous les comtés représentés auprès de vous ce matin comptent quelques-uns des plus importants moulins du Canada. Il y a plus que cela. Considérez la situation de nos colons qui doivent chaque année couper une grande quantité de bois pour défricher leurs terres et se trouver un moyen de subsistance en attendant que la terre produise, vous comprendrez sans peine l'importance d'une réduction des taux de fret non seulement pour les grandes compagnies, mais aussi pour la population. prise dans son ensemble.

Concernant l'industrie de la pêche, non seulement les taux de messageries sont trop élevés, mais dans certains cas ils n'ont jamais été ajustés (et sur certains subsidiaires ils sont prohibitifs). Si votre Commission ne vient pas à notre secours, c'est la ruine de l'industrie de la pêche à brève échéance, malgré l'aide et l'encouragement des autorités fédérales.

Nous sommes venus directement à vous, afin d'éviter une discussion devant le comité des chemins de fer ou devant le comité de la Chambre, parce que cette question relève directement de votre juridiction. Nous comptons obtenir de meilleurs résultats en nous adressant à l'autorité compétente qu'en soulevant un débat retentissant sur le parquet de la Chambre.

Permettez-moi de vous réitérer une fois encore, au nom de tous les membres de la délégation, l'expression de notre vive gratitude.

Votre bien dévoué,

(Signé) EUGÈNE FISET.

C'était là un mouvement d'ensemble de quelques députés, pour obtenir, au moyen d'un rouage établi, que l'on fasse droit à ce qu'ils croyaient être des demandes justes et équitables. Ils ne sont pas venus devant le Parlement pour demander qu'on leur accorde telle ou telle chose, ils se sont servis des moyens établis. Voici le résultat, qui peut se résumer dans la lettre même que sir Eugène Fiset recevait de M. H. E. McKeown, président de la Commission des chemins de fer:

Commission des chemins de fer.

Ottawa, 6 mars 1925.

Sir EUGÈNE FISET, K.B., C.M.G.,
Député de Rimouski,
Chambre des communes,
Ottawa.

Cher monsieur,

Mes remerciements pour votre lettre d'hier après-midi. Il m'a fait grand plaisir de vous recevoir, ainsi que tous les membres de votre délégation. Si tous les membres de la délégation et vous-même êtes convaincus que la Commission des chemins de fer peut aider à régler quelques-unes des questions à l'ordre du jour, nous avons déjà fait des progrès utiles et qui auront un bon effet.

J'attire spécialement l'attention de cette Chambre sur cette dernière phrase du président de la commission.

J'ai le plaisir de vous informer que la commission se rend à votre demande concernant les taux de transport de la pomme de terre. Comme je vous le disais hier, les cultivateurs de pommes de terre de l'intérieur du Nouveau-Brunswick ont exposé leurs demandes aux autorités du Pacifique-Canadien, afin d'obtenir une diminution de taux pour l'Ouest. Il existe un bon marché dans l'Ouest canadien. Les fermiers américains cherchent à accaparer ce marché, mais les nouveaux taux accordés par cette compagnie de chemin de fer permettront aux producteurs de l'Est de faire la concurrence dans l'Ouest, avec profit.

Ces taux ne vous étaient d'aucun avantage. Après votre départ, hier, j'ai appelé les autorités des chemins de fer nationaux et on m'informe que c'était leur intention de faire une diminution de taux, de manière à rencontrer la concurrence du Pacifique-Canadien, mais ces concessions ne devaient pas s'étendre en dehors des provinces maritimes. Une diminution offerte par le Pacifique-Canadien serait avantageuse pour messieurs Michaud, Snowball et Robichaud, mais ne serait d'aucun bénéfice pour nos amis de Montmagny, l'Islet, Bellechasse, Matane, Kamouraska, Témiscouata, Dorchester et Rimouski, votre propre comté. Il a été impossible d'en venir à une entente, hier soir, mais je suis heureux de vous annoncer ce matin que, d'après les représentations de MM. Déchêne, Fafard, Pelletier, Fournier, Bouchard, Pouliot, Cannon et vous-même, il est possible d'accorder à toute cette région les mêmes taux favorables qui ont été concédés aux cultivateurs de pommes de terre

[M. Déchêne.]

de la vallée de la rivière Saint-Jean, taux suffisamment bas pour permettre aux expéditeurs du Nouveau-Brunswick de faire le commerce avec avantage dans l'Ouest.

Les nouveaux taux seront en vigueur dès le 9 courant. Ils seront en vigueur pendant 90 jours. Conformément au ratio du Pacifique-Canadien, les taux sur le Canadien-National seront de 52½ sous les 100 livres, de Montmagny, l'Islet, Kamouraska et Témiscouata, à l'ouest de la Rivière du Loup et d'endroits dans ces comtés, jusqu'à Armstrong, Ont. Les mêmes taux seront en vigueur dans les provinces maritimes, sur le Pacifique-Canadien, jusqu'à Fort-William et Port-Arthur. Au delà de ces points de destination, les taux de transport sont raisonnables.

A l'est de la Rivière du Loup, les chemins de fer ont établi trois groupes. Le groupe d'Halifax a un taux de 57½; Restigouche, Madawaska, Gloucester et Northumberland sont compris dans ce groupe.

Le groupe suivant est celui de l'île du Prince-Edouard; les taux sont 57½ et 58½.

Le groupe de Saint-Jean a un tarif de 55½. Ces taux sont en vigueur pour les producteurs de la vallée de la Rivière Saint-Jean et ils en sont satisfaits. Vos électeurs vont jouir des taux susmentionnés et je ne sais ce qui me retient de les féliciter de l'intérêt que leurs représentants ont montré en cette circonstance.

Quant à MM. Robichaud et Pelletier, il reste à examiner comment nous allons solutionner le cas des deux lignes indépendantes, ou semi-indépendantes qui exploitent cette partie du territoire. Nous allons accorder à ces deux cas une attention spéciale.

Veuillez avoir l'amabilité d'informer les membres de votre délégation que nous sommes à examiner les taux sur le transport du bois, mais il y a là une question très générale qu'il ne sera pas facile de régler, mais nous allons chercher à vous rendre justice. L'industrie de la pêche est dans une situation plus précaire et je puis assurer les membres de votre délégation que s'ils nous fournissent toute l'information requise, nous allons vous accorder notre meilleure attention.

J'espère que la situation est claire. J'écris à la hâte, car je me mets en route cette après-midi pour assister aux funérailles de l'honorable M. Pugsley.

Si je puis me permettre une suggestion, c'est que vos expéditeurs s'emparent du marché de l'Ouest, sans délai. Je crois connaître mes gens du Nouveau-Brunswick assez bien et je vous assure qu'ils ne seront pas lents à saisir les avantages qui sont offerts.

Les membres de la Commission et moi-même seront toujours heureux de vous recevoir et de vous venir en aide concernant les questions de trafic et de transport.

Votre bien dévoué,

(Signé) H. E. McKEOWN.

Vous voyez, monsieur l'Orateur, par la lecture de cette lettre, que l'effort réuni de quelques députés, de même que l'effort réuni, dans d'autres circonstances, de quelques citoyens qui cherchent à profiter des moyens et rouages administratifs établis pour obtenir ce qu'ils croient juste et équitable, est absolument utile et constitue le meilleur moyen à employer, dans notre pays, pour obtenir justice, lorsque nous croyons qu'il y a lieu de nous plaindre de quelque difficulté. Cet effort, fait par un groupe de députés, a été assez bien accueilli, en général, dans les comtés intéressés, et l'honorable ministre de l'Agriculture pour la province de Québec, mis au courant de la situation, s'est immédiatement mis en communica-

tion avec l'honorable député de Rimouski (sir Eugène Fiset) et lui écrivait la lettre suivante:

Québec, le 9 mars 1925.

Sir EUGÈNE FISET, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa.

Mon cher Sir EUGÈNE,

L'honorable premier ministre me communique votre lettre ainsi que les documents qui l'accompagnent concernant l'obtention des taux réduits sur les chemins de fer nationaux pour les producteurs de patates du bas du fleuve.

J'avais déjà lu avec plaisir la nouvelle dans les journaux. Celle-ci va être communiquée partout et nous tâcherons de trouver des moyens pour que nos cultivateurs profitent de l'avantage considérable qui vient de leur être obtenu. Je vous remercie en leur nom et j'étends ces remerciements à tous les députés du district qui vous ont secondé.

Veuillez me croire toujours,
Sincèrement à vous,
(Signé) J. E. CARON.

Déjà, l'initiative bien dirigée de quelques individus, obtenait un résultat et semblait promettre davantage. Seulement, le président que nous nous étions donnés tacitement, appuyé sur la délégation qui l'avait accompagné auprès du président de la Commission des chemins de fer, a continué à travailler et à obtenir des résultats. Et voici les résultats qui ont été obtenus, à la suite des démarches de ce groupe de députés: la Commission des chemins de fer, sur nos demandes répétées, voyant la possibilité de l'établissement d'un commerce considérable entre les points de l'extrême est du pays et l'ouest, a immédiatement accordé 300 chars boisés pour lesquels elle charge $5 pour chacun. Dans le passé, chaque expéditeur de patates était obligé de voir lui-même à boiser son char; il devait apporter le bois nécessaire, fournir le travail, et lorsque son char était rendu dans les grandes villes, ce boisage était perdu ou restait en la possession du chemin de fer. Ce boisage, ordinairement assez mal fait, donnait des résultats pitoyables. Le chemin de fer, voyant la possibilité d'un commerce assez étendu, a décidé de fournir 300 chars préparés spécialement.

Un autre résultat des démarches de ce groupe a été le suivant: Lorsqu'il s'agissait d'expédier des patates d'un point de l'est du Canada, et du nord du Nouveau-Brunswick, vers l'ouest, l'expéditeur était obligé de payer d'avance le coût du transport de ce char de patates, qui était assez souvent considérable. Comme la récolte n'est pas vendue à ce moment-là, à l'automne ou au cours de l'hiver, l'argent est assez rare, et souvent il est assez difficile au cultivateur de se procurer l'argent nécessaire pour payer d'avance le coût du transport d'un char de patates, disons de Rimouski à Montréal, Prescott, Toronto, ou un autre point plus à l'ouest. Ce système était défavorable au cultivateur. Sur les représentations qui lui ont été faites, le président du Conseil d'administration des chemins de fer nationaux, sir Henry Thornton, a compris la position dans laquelle nos cultivateurs étaient placés, d'après les règlements tels qu'ils existaient, et il a été décidé que lorsque le paiement du coût du transport d'un char de pommes de terre d'un point déterminé vers l'ouest serait garanti, soit par le curé, le maire ou un citoyen avantageusement connu dans les environs, les agents des chemins de fer nationaux seraient tenus, dès maintenant, d'expédier ce char de pommes de terre immédiatement, sans exiger le paiement d'avance. C'est là un avantage considérable obtenu pour les expéditeurs, qui leur permet de vendre leur char de pommes de terre et d'en payer le coût de transport à même le produit, au lieu de faire eux-mêmes ce déboursé qui était souvent hors de leurs moyens.

Je crois que tout cela démontre amplement qu'il y a possibilité, lorsque quelques citoyens s'unissent pour atteindre un but déterminé, d'obtenir des résultats absolument favorables et même je dirais exceptionnels. L'exemple que je viens de vous citer assez longuement démontre clairement tous ces faits. Nous n'avons pas compté sur une providence spéciale, gouvernementale; nous ne sommes pas de ceux qui croient que le Gouvernement est le père de tous les enfants du pays et qu'il faille absolument tout lui demander pour arriver à nos fins. Nous nous sommes servis du rouage mis à notre disposition et, grâce à nos efforts, les cultivateurs du bas de Québec en ont largement profité, et je crois que ceux de la région nord du Nouveau-Brunswick seront aussi heureux de profiter des résultats obtenus par leurs représentants.

Maintenant, avant de terminer, je voudrais ajouter un mot sur une autre question qui touche de près à celle dont je viens de parler. L'autre jour, nous avons entendu avec infiniment de plaisir l'honorable député de Cumberland (M. Logan) nous faire part des possibilités de relations commerciales entre les Indes Occidentales et le Canada. Nous avons été heureux d'apprendre qu'il y a dans ces îles du golfe du Mexique un nombre considérable de provinces françaises qui ne demandent pas mieux que de transiger avec le Canada, spécialement avec la province de Québec dont la langue est la même que la leur.

J'espère, monsieur le président, qu'un groupe de citoyens énergiques prendra connaissance des possibilités commerciales qui nous ont été exposées par l'honorable député de Cumberland, et qu'aidés par des agents commerciaux connaissant parfaitement le français, établis

dans ces îles françaises, nous pourrons retirer de là des bénéfices très considérables. Peut-être même pourrions-nous demander au gouvernement de la province de Québec de nous aider à établir des relations commerciales avec les citoyens de ces îles, afin de disposer de nos produits. Ce n'est pas tout de demander au gouvernement fédéral d'ouvrir des marchés. Il faut savoir s'en servir. Je crois que rien ne devrait être négligé pour établir des relations commerciales entre ces îles et notre pays. Si nous voulons, nous, citoyens de ce pays, profiter des avantages que nous connaissons, profiter des avantages que nous avons, étant donné notre situation géographique, et, s'il le faut, nous faire représenter officiellement dans ces endroits, par le gouvernement de la province de Québec et par le gouvernement fédéral, nous pouvons avoir là un débouché spécial. Mais pour cela il faut que l'initiative privée intervienne en même temps que l'initiative gouvernementale. Le gouvernement trouve les marchés et les fait connaître au public. C'est donc au public maintenant de s'en servir.

Maintenant, monsieur le président, qu'il me soit permis, avant de terminer, d'ajouter un seul mot. Nous entendons souvent dire ceci: Nos Canadiens s'en vont aux Etats-Unis; d'autres disent il faut avoir de l'immigration; et à peine avons-nous le temps de nous retourner que nous entendons dire qu'il faut avoir moins d'immigration. La situation peut être éclaircie facilement. Il nous faut de l'immigration—je le crois; mais il nous faut une immigration qui, ainsi que le disait l'honorable député de Rimouski (sir Eugène Fiset) doit être classifiée, catégorisée, au moral comme au physique. Je crois que si nous mettons ces principes en œuvre, si nous surveillons notre immigration tant au moral qu'au physique, nous aurons beaucoup de succès sous ce rapport. Nous aurons peut-être un peu moins d'immigrants en commençant; seulement, l'immigrant désirable, en constatant que nous désirons avoir des personnes choisies, sera plus enchanté de venir s'établir au milieu de nous et cela nous donnera des résultats appréciables.

Nous entendons aussi assez souvent quelques citoyens dire: Nos Canadiens français s'en vont aux Etats-Unis. D'autres nous disent qu'ils reviennent. Il est assez difficile, peut-être, pour la masse, de savoir exactement à quoi s'en tenir. Je me permettrai de citer quelques chiffres à ce sujet. J'ai ici un état indiquant le nombre de Canadiens revenus des Etats-Unis après une absence de six mois ou plus, pendant les onze mois terminés le 28 février 1925.

[M. Déchêne.]

Etat des Canadiens revenus des Etats-Unis après une absence de six mois ou plus, pendant les onze mois terminés le 28 février 1925

	Citoyens canadiens de naissance	Sujets britanniques ayant acquis domicile au Canada	Citoyens canadiens naturalisés	Total
Avril	3,608	289	190	4,087
Mai	4,170	505	261	4,936
Juin	3,962	447	311	4,720
Juillet	4,426	405	296	5,127
Août	4,023	552	416	4,991
Septembre	2,952	434	239	3,625
Octobre	2,844	394	242	3,480
Novembre	2,614	357	215	3,186
Décembre	2,618	353	194	3,165
Janvier	1,395	199	121	1,715
Février	1,641	239	132	2,012
Total	34,253	4,174	2,617	41,044

J'ai aussi un état des Canadiens revenus des Etats-Unis avant six mois; chacun d'entre eux a payé la capitation de $8 lors de son entrée dans la république voisine et ce montant lui a été remis à son retour. Le voici:

Pendant	1923	1924
Janvier	2,839	3,614
Février	2,927	2,839
Mars	3,473	5,503
Avril	3,749	5,813
Mai	4,418	5,888
Juin	4,384	5,030
Juillet	3,397	3,803
Août	3,376	3,272
Septembre	2,626	2,218
Octobre	3,150	1,610
Novembre	3,843	1,693
Décembre	5,250	2,033
Total	43,432	43,316

Ces chiffres, fort intéressants, montrent qu'il est revenu plus de citoyens canadiens qu'il n'en est parti, durant cette période. Je crois qu'il y a lieu de féliciter l'honorable ministre de l'Immigration (M. Robb) et les honorables ministres qui s'occupent de cette question des magnifiques résultats obtenus. Je n'ai pas les chiffres des citoyens canadiens revenus au pays durant d'autres périodes, mais je crois que si l'on en avait tenu compte de la même façon nous serions étonnés du nombre de Canadiens français partis pour les Etats-Unis vers la fin du régime conservateur et qui sont revenus au Canada depuis l'avènement des libéraux. Considérant que le Canada est encore la meilleure terre pour y vivre, ils sont revenus et nous reviennent encore en grand nombre.

Je crois que ce mouvement doit nous encourager à avoir une confiance illimitée dans notre pays, dans nos richesses forestières sans égales au monde, dans les richesses minières

de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick,—dans nos richesses agricoles de l'Ouest, qui ne sont surpassées dans aucun pays; la Colombie-Anglaise elle-même est un pays de cocagne, supérieur à la Californie, sa voisine. Lorsque nous regardons la carte de notre pays, lorsque nous constatons l'état sain et moral de nos concitoyens, nous avons le droit d'être fiers de nous appeler des Canadiens, et si nous parvenons à développer ce sentiment et à démontrer à tous les citoyens du pays ce que vaut notre Canada, sous un gouvernement qui ne passe pas son temps à regarder en arrière, mais qui marche de l'avant, nous pouvons espérer que la prospérité qui régnait de 1900 à 1911 reprendra sa marche ascendante, et que dans un avenir très rapproché le vieux soleil de Laurier brillera de nouveau sur notre pays.

M. MACLEAN (York-Sud): Monsieur l'Orateur, c'est en 1891 que je me suis présenté pour la première fois comme candidat à la Chambre des Communes pour représenter l'historique circonscription de York-Est. J'étais alors un fervent de la politique nationale et un disciple de sir John A. Macdonald, Cette politique, je l'ai appuyée toute ma vie. J'étais assez jeune alors et mon adversaire était redoutable, l'honorable Alexander Mackenzie, qui, peu de temps auparavant, avait été premier ministre. Je fus défait par une majorité de vingt-six voix. Mon heureux concurrent mourut moins d'un an plus tard et je fus élu à sa place. Je suis député depuis cette date, et je n'ai guère varié des opinions que je nourrissais à cette époque au sujet de la politique tarifaire qui convient à notre pays. La doctrine de la protection m'a été inspirée par mon père, fondateur de l'association des manufacturiers dont le but était de développer nos industries domestiques, imitant en quelques sorte la politique qui avait été adoptée par les Etats-Unis. Ce pays a été long à établir sa puissance industrielle. Les Etats-Unis se croyaient destinés à l'exploitation du sucre, du coton et du maïs, mais après un certain temps ils sont devenus la plus grande nation manufacturière de l'univers, surtout parce qu'ils ont pris sur eux d'encourager les industries domestiques. Cependant au Canada, ce n'était pas une mince affaire que de décider les dirigeants à marcher sur ces brisées, et des hommes tels qu'Isaac Buchanan—nous n'en entendons plus guère parler—un Ecossais qui était convaincu de l'excellence de la protection pour le Canada, George Stephen, plus tard, l'un des pionniers du Pacifique-Canadien, et d'autres qui avaient une confiance aveugle dans l'encouragement des industries nationales, prêchèrent leur évangile. Je pourrais ajouter que George Stephen a été l'un des premiers membres de l'association des manufacturiers. Je sais où il y a une brochure contenant les noms des premiers membres de cette association. Puis vint John A. qui aborda la proposition de la politique nationale, peut-être comme manœuvre politique—je ne le dirai pas; je ne le pense pas, mais il tenait fort à suivre l'exemple des Etats-Unis pour la création d'industries domestiques afin de donner du travail aux habitants du pays tant dans les manufactures que sur la terre.

La première fois que je suis venu à la Chambre en 1892, ma circonscription de York-Est n'avait pas une population de vingt-cinq mille âmes. Elle était formée de la banlieue de Toronto habitée par des maraîchers, des bouchers, des éleveurs de porcs et des producteurs de laitages—tous gens bien ordinaires. Qu'est-il arrivé depuis? Ce comté qui n'était pas très apprécié au début sera représenté à la prochaine session par huit députés qui parleront au nom de quatre cent mille citoyens. Laissez-moi mentionner les circonscriptions qui sont sorties de cette ruche de York-Est la plus grande des anciennes divisions électorales du pays. Il y aura d'abord un représentant pour York-Sud dont la population est de cinquante mille âmes. Je représente aujourd'hui cent vingt mille commettants, population d'une partie seulement de mon comté primitif.

Après York-Sud il y aura Toronto-Scarborough, une autre circonscription de plus de 60,000; et puis Toronto-Est que je représentai lorsqu'il portait simplement le nom de quartier de St. Mathews, de l'autre côté de la Don et n'avait que quelques habitants, aujourd'hui ce district a une population de 60,000; ensuite il y a Toronto-Nord-Est que je représente aujourd'hui et où je compte voir plus tard mon honorable collègue de Toronto-Nord (M. Church), mais on dit qu'il jette les yeux ailleurs; et puis Toronto-Nord-Ouest que je représentai autrefois lorsque ce district était inclus dans ma circonscription et portait le nom de Toronto-Junction; aujourd'hui il embrasse une grande partie de la cité de Toronto; alors je passe à Toronto-High-Park que je représente depuis que je suis au Parlement, une autre grande circonscription; j'arrive ensuite à la partie de York-Ouest que je représente aujourd'hui. Le remaniement effectué voilà déjà quelque temps m'enlève soixante-dix arrondissements de scrutin que je représente en cette Chambre aujourd'hui. En tout on a pris huit circonscriptions de mon premier comté de York-Est. Et je m'imagine que ces 400,000 électeurs voudront maintenir le régime qui a créé les industries qui les font vivre, qui a créé et développé les grandes industries dans mainte autre région du Canada. Toute

cette partie de la circonscription peut être considérée faubourg ou banlieue; naguère, ce n'était qu'une campagne. Comment expliquer le grand changement qui d'une circonscription en a fait huit? On l'explique par la création des grandes industries de Toronto et l'établissement en ce district de 400,000 citoyens qui croient dans la politique nationale. Ils y croient pour la raison,—qui ne convient pas sans doute, à nos amis progressistes,—qu'elle fortifie les industries du pays. Les progressistes maintiennent qu'ils ne veulent pas de la politique nationale dans l'Ouest; qu'ils veulent autre chose. Or, j'affirme moi, et je mets les représentants de l'Ouest au défi de prouver que j'ai tort, que les gens de Winnipeg veulent que leur ville devienne une Toronto, les gens d'Edmonton aussi; et nos amis progressistes eux-mêmes ne sont pas contents d'élever leurs familles avec l'unique perspective de cultiver la terre. Il n'y a pas un fermier dans les rangs progressistes qui n'espère pas que ses fils se lancent dans les affaires, dans les industries, dans l'exploitation minière, et toutes ces autres activités. Ce que veulent les gens de l'Ouest,—et voici ce que je veux dire à mes honorables amis...

M. BROWN: Je voudrais remettre l'honorable député au point.

M. MACLEAN (York-Sud): Mon honorable ami aura amplement le temps de faire toutes les rectifications voulues. Les mises au point ne me déplaisent pas et j'espère que l'honorable député exécutera son intention. Je suis convaincu qu'il désire la diversité des emplois en Canada. Je n'ai pas rencontré un seul cultivateur de l'Ouest qui ne soupire pas après cette chose même. On peut me demander: "Mais en quoi cela intéresse-t-il Toronto?" Eh bien, je vais vous le dire. Cette grande cité qui dans le prochain Parlement aura huit députés, a une population, avec d'immenses industries développées dans le vieux York-Est, qui croit en la politique nationale et qui tient pour la diversité des emplois. Ce qui fait prospérer un pays c'est la diversité des emplois. Voilà quelle sera la grande question aux prochaines élections. Il s'agit de décider si nous allons avoir au Canada des emplois variés ou bien si nous allons simplement développer une ou deux industries, l'agriculture notamment.

Je veux dire encore ceci au sujet de la population de 400,000 dont je parlais tout à l'heure. Pour la plupart, elle est établie dans le York-Est que j'ai décrit tantôt. Il y a des milliers et des milliers d'hommes et de femmes qui vivent là,—non pas dans la cité de Toronto, mais encore dans le vieux York-Est,— qui gagnent leur pain dans les établissements industriels de la cité de Toronto. Ils ont grandi là, ils y ont élevé leurs familles et ils veulent voir continuer cet accroissement, ce développement. Ils ne veulent pas perdre leurs maisons; ils veulent qu'il y ait toujours du travail; et je puis dire que le manque de travail constitue le grand problème auquel la Chambre et le pays aient à faire face aujourd'hui. Sa solution s'impose; à l'heure qu'il est c'est un problème mondial. Le chômage sévit en Angleterre. La situation est si mauvaise là-bas que M. Baldwin et quelques autres hommes importants proposent à peu près que l'Etat subventionne des entreprises afin d'assurer des salaires aux sans-travail. Que mes amis progressistes n'aillent pas croire que les pays protectionnistes soient les seuls à souffrir du chômage. La crise est plus forte en Angleterre qu'en nombre d'autres pays où le régime du libre-échange n'est pas en honneur; et je puis ajouter ici que c'est le libre-échange qui donna à l'Angleterre la diversité d'emplois. Sans doute je suscite là une objection à ma propre thèse; mais quoi qu'il en soit, le fait établi c'est qu'aujourd'hui un pays qui veut tenir son rang dans l'univers ne peut pas se contenter d'une seule source d'emploi. Il faut nécessairement des emplois variés; il faut que chaque famille ait un champ d'activité pour ses énergies.

Tous les pays aujourd'hui doivent participer à cette lutte pour la vie et si l'on veut créer une diversité d'emplois il faut s'appuyer sur une politique qui lui est propre. Aux époques critiques et après la grande guerre que nous avons traversée, on doit s'inspirer du principe qui veut qu'on donne de l'emploi à ses propres gens, qu'on garde ses marchés pour ses propres produits au lieu de les livrer aux autres. L'Allemagne est prête à envahir notre pays. Elle nous a assaillis et combattus pendant la guerre; aujourd'hui elle s'attaque à notre industrie. La France est dans les mêmes dispositions. Les Etats-Unis se sont mis à l'œuvre et voudraient, je crois, s'emparer de nos marchés.

A ce sujet, je tiens à citer à la Chambre une autre chose qui s'est produite. J'ai été à une assemblée, samedi dernier, là où l'on organise la nouvelle circonscription du York-Sud et ces questions sont venues sur le tapis. Il y avait là les électeurs des deux sexes de cette nouvelle circonscription qui font aujourd'hui partie d'une agglomération de 400,000 habitants. Or, l'idée la plus populaire, celle qui a été le plus applaudie, ce jour-là, fut celle d'une réciprocité de tarif entre le Canada et les Etats-Unis. Si les Etats-Unis veulent nous exclure de chez eux et s'emparer de nos marché et si l'Allemagne se propose d'envahir notre marché en baissant considérablement ses prix, alors donnons-leur la ré-

ciproque ou nous disparaîtrons. A l'heure actuelle, il y a une autre grande lutte entre les pays de l'univers, juste pour subsister. C'est la lutte pour la vie et l'idée prédominante chez nos gens—c'est du moins l'idée que se font les 400,000 habitants de Toronto—le sentiment que ressent chaque famille, le père qui travaille, le fils et la fille qui sont peut-être aussi employés dans ces diverses industries ou dans un autre genre d'activité commerciale, c'est de savoir comme ils vont conserver leur gagne-pain. C'est ce que les travailleurs réclament plus instamment que jamais. Vous l'entendez demander de tous côtés, à Montréal et ailleurs, même dans l'Ouest. Nous autres ici, si nous voulons maintenir le rang de notre pays—je ne dis pas qu'il faut adopter un régime absurde de protection—nous devons garder le travail pour nos propres nationaux et pour cela, il faudra lutter. Nos amis de l'Ouest voudraient diminuer encore la légère protection qu'on a, car nous en avons un peu. Voilà sur quoi se fera la lutte dans la prochaine élection.

Les députés de l'Ouest auront eux aussi à lutter dans leur région. Les habitants de l'Ouest n'ont pas l'intention de rester toujours une agglomération purement agricole. Il y a des villes là-bas qui veulent grandir. On y bâtit des universités. Les cultivateurs y envoient leurs fils et ils voudront qu'à la suite de ces universités, on érige des écoles de science pour y envoyer leurs enfants, afin qu'ils puissent avoir un emploi différent. On ne peut pas faire de tous ses enfants des cultivateurs. C'est là l'erreur que font nos honorables collègues. Il faut une diversité d'emplois, afin de procurer une occupation à chacun des membres de la famille. Mes honorables collègues du parti progressiste trouveront peut-être que j'ai tort; pourtant il y a beaucoup de choses qu'ils préconisent et que je vois d'un bon œil. Je les approuve quand ils demandent des tarifs maritimes moins élevés. Je partage aussi ce qu'on a dit aujourd'hui au sujet des tarifs de transport terrestre, à savoir qu'il faut administrer nos chemins de fer de façon économique et faire cesser cette horrible concurrence. J'en parlerai tout à l'heure. Il faut aussi développer nos voies fluviales.

M. COOTE: Relativement à l'établissement d'industries dans l'Ouest, l'honorable député pense-t-il que la chose soit possible sans que nous soyons protégés contre la concurrence des grandes fabriques de Toronto?

M. MACLEAN (York-Sud): La question est juste et je réponds par l'affirmative. J'ai lu dans le *Free Press*, de Winnipeg, l'autre jour, que de nouvelles industries allaient surgir et que les gens en étaient contents. Les cultivateurs font naître des nouvelles industries. Ils se lancent dans la fabrication du beurre et d'autres produits laitiers, et ils ont fait des progrès dans l'élevage. Ils auront des abattoirs et tout ce qui s'ensuit. Il leur faudra varier leurs occupations, leurs industries et développer leur région comme l'ont fait l'Ontario, la province de Québec et les Provinces maritimes. Autrement dit, on va voir renaître l'idée qui veut que pour développer un pays on doive avoir une diversité d'emploi et encourager ses propres industries. Si vous voulez livrer votre industrie à l'étranger, libre à vous, mais le pays se dépeuplera. Toutefois, je ne pense pas que ce soit le sentiment de la population de l'Ouest. Ce n'est pas le sentiment de la Colombie-Anglaise ou des Provinces maritimes. Québec ne désire pas davantage voir ses industries disparaître. Cependant, on pourrait presque croire que la province de Québec est prête à perdre ses industries. Mais ce n'est pas la manière de voir du public et je suis convaincu que nous entendrons parler de la province de Québec à ce sujet avant qu'on termine les prochaines élections.

Je vais maintenant parler des industries qui se trouvent dans ma circonscription relativement petite. Les honorables députés se demandent en quoi elles consistent. Des maraîchers s'y sont établis il y a des années et la région compte un grand nombre de maraîchers. J'ai vécu parmi eux; ce sont mes commettants. Cette industrie semble peu considérable, mais elle donne un foyer à des centaines de cultivateurs du comté. Vient probablement ensuite la culture des baies et des fruits. L'industrie des fruits a considérablement grandi. Nous avons encore la culture des fleurs qui s'exerce par des horticulteurs ayant des serres et faisant un commerce considérable de fleurs. Cette industrie atteint de grandes proportions; c'est une source de revenus pour des milliers de gens. J'entends parler de l'exportation des volailles de l'Ouest. Les honorables députés devraient voir les volailles et les œufs produits dans ce petit comté appelé maintenant York-Sud et autrefois York-Est. C'est une immense industrie. Les citoyens ont aussi d'autres intérêts du même genre et tous ces gens veulent demeurer tels qu'ils sont, en ayant une chance de gagner leur vie. Ils n'y parviendront que si on leur conserve les marchés qui leur servent actuellement de débouchés. L'autre jour, j'ai fait observer à l'honorable leader des progressistes quelles sont les difficultés des cultivateurs de York-Sud devant l'avantage saisonnier des Etats-Unis, parce que leur récolte est beaucoup plus précoce que la nôtre et que des importations con-

sidérables sont faites par des gens riches de Toronto. D'autres villes d'Ontario sont dans la même situation. Mais on peut envahir le marché, et en réalité, il est envahi par la concurrence américaine. Il me semble que ces gens ont droit d'être protégés. Ils le demandent et je plaide pour que ces industries soient protégées et conservées. Elles ont droit à ce qu'on les défende devant la Chambre.

Cet après-midi, l'honorable député de Brantford (M. Raymond) a beaucoup parlé de compromis et de coopération. Naturellement, la coopération doit exister entre l'Est et l'Ouest et elle existera un jour. Le jour viendra où le protectionniste le plus avancé nous sera envoyé de l'Ouest et il favorisera la création de grandes et de petites industries locales encouragées par une sorte de politique nationale pour leur protection, afin de conserver beaucoup de travail au peuple et beaucoup de produits pour nos propres marchés. Que suggérer? Je ne parle pas du tout des manufactures. Les manufacturiers eux-mêmes ne comptent pas de nombreux amis dans le pays. Ils parlent uniquement pour eux. Ils ne pensent qu'à eux et beaucoup sont très égoïstes. Beaucoup d'entre eux ont réalisé d'immenses profits au cours de la guerre. Aujourd'hui, ils jouent au golf et parcourent le pays dans de luxueuses automobiles et le peuple proteste. Je ne parle par d'eux; qu'ils surveillent leurs intérêts, mais je parle pour les ouvriers qui sont sur la liste de paye des usines du pays.

Nous avons entendu parler des droits d'exportation et nous en avons au pays. Le Gouvernement a placé un droit d'exportation sur la force motrice. Cet après-midi j'ai écouté l'honorable député de London (M. White) qui s'oppose à ce droit, ou qui déclare du moins qu'on ne devrait pas le mettre en vigueur avant l'expiration des contrats existants. Ce peut être vrai ou non, mais le Canada possède aujourd'hui d'énormes forces hydrauliques, surtout dans la région de la Baie d'Hudson et dans les provinces du nord et de l'ouest. Je crois qu'on peut utiliser toutes ces chutes et, au moyen de la transmission à haute tension, peut-être de la transmission sans fils, on pourra exploiter au pays une quantité immense de force motrice qui créera des revenus pour toutes les provinces. Les droits d'exportation peuvent accomplir autre chose. Pensez-vous que je laisserais une livre de nickel quitter le pays pour aller aux usines de Mond, en Angleterre ou à la compagnie International Nickel, des Etats-Unis? Il n'y a pas une livre de nickel nulle part au monde, sauf en Canada et je n'en laisserais pas sortir une livre sans que le métal ait été raffiné au Canada. Cependant, grâce aux Mond et à l'International Nickel—et ce sont les seuls qui ont eu notre minerai—l'Allemagne a reçu tout le nickel dont elle a eu besoin pendant la guerre, métal provenant du minerai canadien. J'ai déjà fait cette déclaration et on m'a censuré, mais je la répète et je fais appel au peuple canadien par l'entremise de ses représentants à Ottawa, pour qu'on impose un droit d'exportation, non seulement sur la force motrice, si on le désire, mais aussi sur le nickel afin qu'on puisse transformer le minerai en métal au pays.

Il faudrait imposer aussi un droit d'exportation sur le bois à pâte, ce qui augmenterait le revenu. Le colon dira: Je n'ai pas d'autre débouché que l'exportation pour mon bois a pâte, et cela est peut-être vrai; mais que sa propre province établisse une usine à pâte de bois, et de cette manière la fabrication se fera au pays. Nous possédons la plus grande partie des réserves de bois à pâte du monde et grâce à la qualité de ce bois, nous pouvons commander dans cette industrie. Nous devons surveiller notre bois à pâte, et je crois que nous y voyons. Tant que nous en aurons, nous pouvons en retirer un bon revenu, et un droit d'exportation sur le bois à pâte aiderait à payer les taxes et la dette du pays. J'en resterai là sur la question de la politique douanière. Je me trouve à représenter cette petite circonscription dont la population s'est accrue de 25,000 à 400,000 habitants et qui renferme la plus grande agglomération de fabriques du Canada. Cette circonscription grandit; la population augmente pareillement et elle a autant droit que n'importe quelle autre section du pays de réclamer justice. Et comme le disait cet après-midi l'honorable député de Brantford lorsque surgissent des intérêts contradictoires, la seule solution possible se trouve dans le compromis. Il faut y mettre chacun du sien, envisager le bien général, et, en ces temps de crise, aider nos gens et nos industries.

Je passe maintenant au régime bancaire du Canada. Je suis un adepte convaincu de la banque fédérale de réserve des Etats-Unis et je veux qu'on l'adapte autant que possible au système canadien. J'ai déjà dit en cette Chambre que la plus grande institution d'Etat du monde est cette banque fédérale de réserve des Etats-Unis. Elle est la propriété absolue du peuple américain et elle repose sur la richesse en or de sa population. Les Etats-Unis ont leur système de monayage et le crédit entier du pays est à la disposition du système fédéral de réserve. Ce système a permis à nos voisins d'encourager le cultivateur et l'expansion de l'agriculture en établissant solidement un régime de crédit garanti. Ce régime bancaire a admirablement réussi aux Etats-Unis et le Canada, surtout l'Ouest,

en a besoin d'un semblable. Je me demande pourquoi les banques canadiennes s'y opposent. Ce qui a si bien réussi aux Etats-Unis ne devrait pas leur répugner. Les Etas-Unis vont financer la reconstruction mondiale. Grâce à leur régime bancaire, appuyé sur le crédit entier du pays, ils soutiennent la France et l'Allemagne, ils aident l'Angleterre et ils sont disposés à faire de même pour le monde entier. Nos banques qui ne veulent pas d'une institution semblable disent: "Ce système-là pourrait causer quelques pertes." Eh bien, puisque les banques canadiennes ne veulent pas d'une institution fédérale de réserve pour le Canada, je voudrais voir une cinquantaine de banquiers américains venir établir au Canada le système qu'ils ont aux Etats-Unis et je vous assure que s'ils pouvaient compter également sur le crédit national, le public pourrait financer beaucoup plus facilement. La banque à succursales, nous le savons, ne donne pas satisfaction; elle aboutit de plus en plus à la fusion. Si le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) était ici ce soir, je lui dirais que du train dont vont les choses, il ne restera plus que cinq à six banques au Canada dans cinq ans. Que la Chambre me permette de diriger son attention sur trois grands charniers dont l'un est situé à Toronto et les deux autres à Montréal probablement. Le charnier est un dépôt de choses mortes. Que trouve-t-on dans ces charniers? Les coffrets de sûreté désormais inutiles des banques disparues dans les fusions. Des milliers de banques ont fermé leurs portes, entre autres la banque Molson et la banque des Marchands, et d'autres encore à Montréal. La fusion en a englouti plusieurs dans l'Ontario aussi et comme conséquence de ces fusions, une vingtaine de mille de ces coffrets gisent dans les magasins des banques qui ne sachant qu'en faire et n'osant les montrer les tiennent cachés. C'est un des résultats de la fusion des banques. Mais ces fusions ne sont pas finies, et je me permets de prédire qu'aussitôt après la clôture de ce Parlement, nous aurons trois fusions considérables à Toronto. Tout est prêt en ce moment, d'après mes renseignements, et elles se produiront. Organisons des grosses banques si la chose est nécessaire; mais organisons des petites banques aussi et accordons-leur les mêmes avantages du crédit national dont jouissent les petites banques aux Etats-Unis et les grosses banques au Canada. Les grosses banques prétendront peut-être que je les attaque. Je ne les attaque pas. Je souhaite qu'elles gagnent plus d'argent qu'elles n'en gagnent actuellement. Tout ce que je leur demande c'est de donner un meilleur service. Si nous en venons là dans ce pays, il se produira bien des choses qui contribueront à améliorer la situation.

Je désire ajouter quelques mots sur la question de la révision de notre constitution et sur la suprématie de nos cours de justice. J'ai entendu un honorable représentant de l'Ouest cet après-midi parler d'un grief de cette partie du pays relativement aux droits de succession sur les promesses de vente; une pauvre famille qui possédait une propriété dans une province et était allée demeurer dans une autre découvrit que les deux provinces lui réclamaient la taxe; on dut la payer aux deux endroits. Les provinces déclarèrent: Payer l'abord la taxe et adressez-vous ensuite au Conseil privé en Angleterre et faites régler la question. Nous ne serons jamais une nation jusqu'à ce que nous interprétions nos propres lois dans notre propre pays devant nos propres cours. C'est là une question sur laquelle tout le peuple canadien peut s'unir. Le plus grand tribunal du monde aujourd'hui est la cour suprême des Etats-Unis et ce sont les avocats américains qui l'ont établie. Ces gens sont devenus des juristes éminents et ce pays jouit d'une organisation judiciaire splendide. La plus belle gloire des Etats-Unis est probablement sa cour suprême et l'intégrité de cette cour et de ses nombreuses autres cours. Le Canada ne pourra jamais lever la tête en face des Etats-Unis jusqu'à ce que nous ayons au moins un système bancaire aussi bon que le leur, et un système de cours suprêmes aussi parfait que le leur, au lieu d'être, comme en ce moment, des mineurs, des pupilles, et d'avoir à nous adresser à la métropole pour l'interprétation de nos lois. Les gens de la métropole sont bien prêts à nous abandonner l'interprétation de nos lois et le choix de notre constitution. Relativement à ces questions constitutionnelles, je dirai que nous avons fait un grand pas au cours de la session actuelle lorsque ce Parlement adopta la motion d'un honorable représentant de l'Ouest en faveur de la réforme du Sénat; cette motion a été reconnue en Grande-Bretagne. Nous en aurons les résultats avant longtemps et vous verrez que le Canada occupera parmi les nations du monde une position beaucoup meilleure que celle qu'il occupe aujourd'hui.

M. STEWART (Leeds): Les gens des Etats-Unis sont-ils absolument satisfaits de leurs cours de justice et des décisions que rendent ces cours?

M. MACLEAN (York-Sud): Je ne le crois pas. Mais la cour suprême des Etats-Unis régla la question de l'esclavage après la guerre; cette cour donna raison à Abraham Lincoln à ce sujet. Mais même s'il y a divergence d'opinion là-bas, cette divergence se trouve ici également, et il nous incombe de rendre le sys-

tème aussi parfait que possible. Personnellement, j'accepterai la décision finale des juges canadiens en toute circonstance, les décisions de la cour suprême surtout lorsque nous l'aurons perfectionnée. Et à mon avis, les avocats canadiens sont les mieux placés pour donner la juste interprétation de la loi au Canada.

Il ne reste qu'une autre question sur laquelle je désire appuyer et c'est celle de l'unification de nos réseaux de voies ferrées. Les choses ne peuvent en rester là où elles en sont depuis des années. Nous avons accumulé une somme immense d'obligations avec nos chemins de fer nationaux et le Pacifique-Canadien a également eu à faire face à des dépenses énormes. Si nous ne faisons rien pour mettre fin à ce gaspillage qu'entraîne l'exploitation de nos voies ferrées nationales, je ne puis voir d'autre résultat que la ruite; et la seule solution du problème, comme je l'ai déjà dit, se trouve dans la fusion des deux réseaux, le National et le Pacifique. Ce projet rencontre, je sais, l'opposition de plusieurs journaux, de Montréal surtout où une chaîne de journaux s'opposent au projet. Il me semble cependant que le pays approuve la fusion des deux réseaux afin de faire disparaître toute concurrence inutile et les frais exorbitants. Si ces deux voies étaient réunies demain, j'oserai dire que les recettes communes, vu les économies effectuées, balanceraient les obligations en dividendes garanties du Pacifique-Canadien et la fusion ne pourrait, je crois, que réussir. Nous aurions alors réellement un réseau qui paierait ses frais au lieu d'une énorme compagnie qui ne donne pas entièrement satisfaction aux actionnaires du Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux que l'on exploite au détriment du peuple canadien. Les actionnaires du Pacifique-Canadien ne sont pas plus capables de soutenir la concurrence que ne le peuvent ceux de toute autre compagnie de chemin de fer. Je ne suis pas sûr que les actionnaires de ce chemin de fer soient bien convaincus que leurs dividendes de 10 p. 100 puissent subsister devant cette concurrence. Quant à la proposition elle-même, certains journaux et jusqu'au *Montreal Star* ne l'ont pas même discutée. On a cependant suggéré qu'il serait désirable de supprimer la concurrence inutile et quelques journaux ont lancé les hauts cris à ce sujet. Mais ils ne veulent aucunement entendre parler de fusionnement. Or il n'y a aucun autre moyen d'éliminer la concurrence. Il faut un fusionnement absolu des deux réseaux si l'on veut retirer tous les bénéfices résultant de l'élimination de la concurrence.

A propos de fusionnement de chemins de fer, je parlais à la Chambre ce qui se passe aux Etats-Unis. Dans ce dernier pays, des centaines de chemins de fer étaient exploités d'une façon merveilleuse par les hommes qui en avaient la direction; le gouvernement des Etats-Unis a donné ordre à la commission du commerce entre Etats de forcer tous les chemins de fer de ce pays à se fusionner en sept ou huit réseaux ou à peu près Ceci entraîne la fusion de millions et de millions d'obligations émises par ceux qui avaient exploité ces chemins de fer; et la commission a de plus ordonné que tous ces chemins de fer, une fois fusionnés, soient administrés de façon que les profits, évalués par des actuaires experts, soient basés sur la valeur réelle des chemins de fer et non pas sur le capital engagé. La même chose se produira dans notre pays à moins que nous ne fassions cesser la rivalité existant ici entre nos deux réseaux. Tout ce qu'il faut, c'est que ces deux chemins de fer soient réunis et servent ensemble à payer les intérêts sur toutes les obligations émises; ceci éliminerait le gaspillage qui se pratique aujourd'hui par suite de la concurrence inutile. Pensez bien qu'il y a deux grandes administrations à Montréal, avec deux personnels, des centaines de bureaux et des centaines d'hommes, alors que la moitié des personnels administratifs, la moitié des employés et la moitié des légistes du contentieux pourraient faire aussi bien l'affaire. Cela entraînerait une épargne énorme.

M. HARRIS: La même théorie s'appliquerait-elle aux institutions de banque?

M. MACLEAN (York-Sud): Non. L'honorable député veut-il voir fusionner les banques en une seule? Quoi qu'il en soit, le fusionnement de nos chemins de fer résoudrait nos difficultés.

Je pourrais rappeler ce qui a été fait par la Northwestern Railway Company en Angleterre. Cette compagnie a publié une circulaire disant qu'il lui faut réduire ses dépenses à cause de la concurrence. Et elle n'a pourtant pas été bien dépensière. Ce qui est arrivé en Angleterre s'est produit tout aussi bien en Canada, et c'est ceci: l'automobile et le camion automobile ont enlevé une grande partie des affaires de nos chemins de fer. Prenez par exemple la ville de Toronto. Si un homme désire acheter un wagon de marchandises manufacturées, il n'a qu'à donner sa commande par téléphone; un camion automobile prendra une charge de trois à cinq tonnes, à Kitchener; six heures après, il la livrera et la déchargera à Toronto; et il n'y aura aucune dépense de chemin de fer. L'automobile a donc diminué considérablement les profits de nos chemins de fer.

Un autre danger menace nos chemins de fer; les Etats-Unis et le Canada ont l'intention d'améliorer la route du Saint-Laurent, et cela va diminuer les profits des chemins de fer. La catégorie supérieure d'affaires des chemins de fer, comme les services de messagerie et de voyageurs, est encore plus menacée par l'aéroplane qui, d'ici à trois ans, sera répandu par toute l'Amérique.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien devrait donc prier Dieu chaque soir pour lui demander de se faire absorber par le réseau National-Canadien afin que ses actionnaires, d'ici à quelque temps, puissent être assurés de leurs dividendes ou d'une partie des dividendes qu'ils reçoivent présentement. Au lieu de se faire la guerre pour avoir des affaires, ces chemins de fer devraient s'unir pour faire cesser la concurrence excessive existant aujourd'hui.

Je vais terminer par la lecture d'un éditorial que m'apporte le courrier. Cet éditorial est reproduit du *Border Cities Star,* publié à Essex, ville représentée en cette Chambre aujourd'hui par le ministre des Chemins de fer (M. Graham), successeur d'un ancien député de cette Chambre, feu l'honnorable M. Kennedy. Il est intitulé "Duplications". J'en extrais les lignes suivantes:

M. W. F. Maclean, M.P., a été loué pour avoir attiré l'attention sur la répétition dispendieuse de certains services à Ottawa. M. Maclean mérite des félicitations, car il a mis le doigt sur un gaspillage presque criminel. Espérons qu'il continuera de se plaindre et que ses protestations ne tomberont pas toujours dans les oreilles des sourds.

M. Maclean veut aussi éliminer une autre forme de répétition de service, celui des chemins de fer. Il désire que le National-Canadien absorbe le Pacifique-Canadien, croyant qu'il en résulterait de grandes économies et que le problème du transport dans tout le Dominion en serait amélioré. C'est un projet hardi, mais que ne sera probablement jamais réalisé pour la bonne raison que le chemin de fer Pacifique-Canadien ne désire pas être absorbé et que les hommes d'affaires du pays ne sont pas enthousiastes en fait de nationalisation de chemins de fer. M. Maclean pourra trouver nécessaire de tourner son argumentation en sens inverse, c'est-à-dire de prôner l'absorption du National-Canadien par le Pacifique-Canadien.

Je vais vous dire pourquoi je désapprouve cette proposition. Le National-Canadien est la propriété du peuple du Canada; un tiers des propriétaires du Pacifique-Canadien demeurent au Canada; un tiers, aux Etats-Unis et un tiers en Angleterre. Des capitalistes anglais qui le désireraient, ou bien le New York Central, ou le réseau américain de la Pennsylvanie pourraient en tout temps acheter ce chemin de fer. Ces gens pourraient acheter le Pacifique-Canadien demain, et il se peut qu'ils désirent l'acheter; mais ils ne pourraient acheter les chemins de fer nationaux, parce que ce réseau appartient au peuple canadien. C'est pourquoi je désapprouve la doctrine exposée dans le *Border Cities Star.* Néanmoins, cet écrivain de l'Ouest dévoile toute sa pensée quand il dit:

Tous ceux qui connaissent bien l'Ouest du Canada savent que la construction de nouveaux embranchements en cette partie du pays s'impose. En même temps, on remarque une hésitation naturelle à accorder des crédits pour des travaux de cette sorte, pour la simple raison que les chemins de fer entraînent déjà des frais si élevés. Si l'on fusionnait les deux grands réseaux nationaux, si l'on économisait des millions sur les frais chaque année et si l'on faisait disparaître le fardeau qui pèse actuellement sur les épaules du peuple, il y aurait de l'argent pour construire ces embranchements si importants et on en aurait l'occasion et le désir.

Le *Border Cities Star* approuve la fusion des réseaux, mais sous l'autorité du Pacifique-Canadien. Je m'y oppose; je suis en faveur de la fusion des réseaux sous l'autorité du National-Canadien, qui est la propriété du peuple et qui possède 60 ou 70 p. 100 des voies ferrées les mieux situées du Canada. Je veux dire: l'ancien Grand-Tronc était le plus grand réseau ferroviaire jamais construit sur ce continent. Il possédait tous les points les plus importants de Montréal, de la rive du lac Ontario, de la ville de Toronto, de la région de Niagara, de la rivière Détroit, sans parler d'un grand nombre d'autres endroits de l'Ontario. Le National-Canadien a les meilleurs défilés des Montagnes Rocheuses et les meilleures rampes. Le peuple du Canada a contribué à faire du Pacifique-Canadien un grand chemin de fer, mais ce dernier ne nous appartient pas. Je dis que nous possédons le National-Canadien et que nous devons le garder. Quand on considère la diminution du commerce et la concurrence de plus en plus ronde que fait aux voies ferrées la voie fluviale du Saint-Laurent, on comprend qu'il faut entreprendre la besogne pratique de fusionner ces réseaux et de faire disparaître la concurrence inutile.

Les fermiers de l'Ouest voient leur situation s'améliorer; tout indique que l'état des affaires sera plus favorable dans cette partie du pays. Personne plus que moi ne désire voir l'Ouest progresser. Certains disent que les représentants de l'Ouest forment un groupe à part ici; mais que sommes-nous, dans l'Est, sinon un groupe à part? Ils ont autant que nous le droit d'être ici et d'exposer leur cause. Si l'on en croyait certaines personnes, l'on penserait presque qu'ils sont des bolchevistes, des intrus; mais les fermiers de l'Ouest sont des citoyens canadiens qui élisent leurs représentants au parlement et ils ont autant que tout autre le droit d'exprimer leur avis ici. Personnellement je parle au nom de 120,000 personnes que je représente, dont plusieurs sont engagées dans des industries de mon comté; qui croient en la diversité des emplois et

qui veulent que l'on procure du travail aux membres de leur famille. Ils croient, comme moi-même, que les gaspillages de toutes sortes doivent cesser. Je prie le ministre intérimaire des Finances de dire aujourd'hui s'il approuve les dépenses inutiles qu'entraîne le service double que nous avons en cette Chambre et dont j'ai déjà parlé: deux bureaux de poste, deux services de messagers, et le reste à l'avenant. C'est là qu'on pourrait pratiquer l'économie et le public le demande. Quand nous l'aurons mise en pratique dans notre propre édifice, nous pourrons le mettre en pratique dans le pays. Mettons fin à la concurrence inutile entre les voies ferrées et ainsi améliorons l'état des affaires, aussi bien pour les chemins de fer mêmes que pour le pays. Ayons encore du respect pour les principes qui sont à la base de cette vieille idée si décriée d'une politique nationale au Canada, tendant à encourager l'industrie domestique, à procurer du travail à nos propres ouvriers, à garder le marché domestique pour nos propres produits. Parlant en particulier au nom des gens dont je suis le mandataire en cette Chambre, j'affirme aujourd'hui que nous ne voulons pas que cette politique nationale soit abolie, après la Grande guerre et après les grandes pertes de vies et d'argent qu'a subies notre pays.

M. WOODSWORTH: Monsieur l'Orateur, à la suite de cette discussion plutôt longue, il n'est peut-être pas nécessaire que je parle longuement des détails du budget. On nous dit qu'il n'y a pas de déficit; nous devons néanmoins, par ailleurs, avouer que nos revenus décroissent et que nos obligations augmentent. Combien de temps cet état de choses pourrait-il se maintenir, c'est une question digne de la plus sérieuse attention de la part de la Chambre. Je prétends que, tout compte fait, on ne pourra augmenter les revenus, que si la prospérité est générale. Sans aucun doute, à l'heure actuelle, les salaires sont peu élevés, les ouvriers chôment, des usines ont fermé leurs portes et les fermiers sont découragés. Dans ces circonstances, comment pouvons-nous espérer un changement quelconque à cet état de choses, dans un avenir rapproché? A ce propos je ne vise pas plus un parti que l'autre; c'est mon opinion que les deux partis subissent l'action des grandes forces économiques contre lesquelles les politiciens ne peuvent guère réagir.

On a beaucoup parlé de la nécessité de pratiquer une plus grande économie, mais je me permettrai de dire qu'on n'y réussira pas en se contentant de quelques petites suppressions ici ou là, cela soit, tous de même, désirable. Assurément, on ne saurait y arriver en effectuant des retranchements dans les services indispensables. Il faut savoir reconnaître, en toute justice pour le Gouvernement, qu'une grande partie du budget est faite de dépenses inévitables, c'est-à-dire de frais obligatoires et en bonne partie, des intérêts. D'autre part, il me semble que le Gouvernement devrait sans détour faire face à la dette énorme du pays et prendre des mesures comme le député de Brantford l'a suggéré, cet après-midi, je crois, pour éteindre la dette de guerre. Je ne sais si je me rallierais à l'idée d'un fonds d'amortissement; il me semble que cela ne suffirait pas pour faire face aux besoins du pays; mais c'est bien ma conviction que nous ne nous soulagerons pas de sitôt du fardeau des impôts, si nous ne nous attaquons pas à notre dette de guerre. Au début de la session je faisais remarquer que si nous réunissons les dépenses fédérales, provinciales et municipales réparties sur une population de neuf millions, le chiffre annuel en sera de $89 par tête. Je ne crois pas que nous ayons actuellement neuf millions de population, de sorte qu'on peut dire, qu'approximativement notre dépense par tête s'élève à $100. Songeons donc à ce que cela représente pour une famille de cinq personnes: $500 par an! En tenant compte de la dette de guerre et en l'ajoutant à la dette fédérale, provinciale, municipale, la dette par tête atteint $547. C'est un lourd fardeau à porter pour notre population. Il faut aussi se souvenir qu'une partie considérable de notre dette est remboursable à des citoyens du Canada, ce qui veut dire qu'un groupe relativement restreint, peut faire payer tribut pour environ $100,000,000 par an au reste de la population. C'est la somme qu'on paie aux détenteurs d'obligations et la moitié est soustraite à l'impôt. Tant que cela durera nous aurons de lourds impôts à payer. Je me suis demandé quelques fois ce qu'il arriverait si nous adoptions l'ancienne loi mosaïque; elle avait institué un jubilé qui se célébrait tous les cinquante ans et alors on libérait tous les esclaves et tous ceux qui avaient des dettes. Je ne saurais dire si une grande partie de notre population souffrirait beaucoup du fait d'un tel jubilé. Je sais bien quel soulagement ce serait pour l'industrie si on parvenait à supprimer ces frais généraux.

Je vais maintenant m'occuper de nos chemins de fer nationaux, qui à la connaissance de tous, sont la cause d'une partie considérable de nos déficits annuels, que le Gouvernement les admettent ou non, je reconnais que nous nous sommes à coup sûr engagés dans le régime de la nationalisation; nous ne saurions reculer, et il faut aller de l'avant. Il arrive parfois qu'on attribue aux salaires élevés, payés aux ouvriers les embarras que nous

avons au sujet du National-Canadien. Je dirai qu'en 1920, on payait $290,510,518 à 185,177 employés: Je parle ici de tous les chemins de fer. En 1921, le nombre des employés de chemins de fer au Canada était de 167,677, auxquels on payait $247,756,138; en 1921 il était de 165,635, avec $233,294,040 en salaires; en 1923 il y avait aux pays 178,052 employés de chemins de fer recevant en salaires $253,320,005 et en 1924 ou en comptait 159,030 avec $231,517,862 de salaires. Ces derniers chiffres sont à peine complets; ce sont les derniers qu'on peut obtenir et ne concernent que les services d'exploitation. Il est clair que les salaires les plus élevés représentent la large part des dépenses au chapitre des salaires et des traitements. Ceux des chefs d'administration s'élèvent à près de cinq millions par année. Le nombre des fonctionnaires des services de la surintendance n'était que de 20,828 en 1923. Je ferai, tout de même, remarquer ceci: le volume du trafic a été beaucoup plus considérable, et sa manutention à coûté moins cher. En consultant les chiffres relatifs aux frais d'exploitation du réseau national je constate une diminution de $7,714,263 dans le montant des salaires des services d'exploitation, malgré le fait que les traitements et déboursés des personnels administratifs aient, depuis 1892, alors qu'ils étaient de $693,271,031, atteint la somme de $947,576.89 en 1923. Alors on constate que d'une part les officiers supérieurs ont augmenté les frais d'ensemble d'exploitation, tandis que les salaires ont été régulièrement diminués en dépit de l'accroissement du volume des affaires.

Je voudrais signaler un autre aspect de cette question: on en a beaucoup parlé à la Chambre sans rien faire pour mettre fin à l'abus qu'on dénonçait. Il s'agit de la surcapitalisation de nos chemins de fer. Je voudrais faire voir surtout comment elle atteint les salaires, ou comment elle peut réagir sur les salaires. Je ne puis rien faire de mieux, à ce propos, que de lire quelques alinéas d'un article dans le numéro de février du *Canadian Railroads Employees' Monthly*:

Le champ d'opération des cinquante-huit chemins de fer du Canada couvre un total de 54,580 milles (y compris les voies de garage et de remisage) et leur capital total, d'après les statistiques officielles du gouvernement représente $3,264,000,000 soit environ $60,000 du mille.

Le Pacifique-Canadien, avec des lignes d'une longueur totale de 19,103 milles, a un capital de $623,960,000, soit environ $23,800 par mille. Les chemins de fer nationaux, avec 26,751 milles de voies ferrées, a un capital de 2,207 millions, soit $84,500 par mille. Le capital du réseau national est ainsi réparti:

Nord-Canadien..	$872,492,000
Grand-Tronc..	599,226,000
Grand-Tronc-Pacifique..	265,639,000
Chemin de fer du gouvernement..	447,643,526

L'an dernier, les chemins de fer nationaux ont utilisé en moyenne 20,419 milles de voie ferrée et le Pacifique-Canadien, 13,878 milles. En calculant d'après les milles de voies en usage (sans compter les voies d'évitement et de garage), le capital était le suivant:

Réseau national..	$109,000 par mille
Pacifique-Canadien..	44,500 par mille

Suivant les statistiques fournies par l'Annuaire du Canada, publication officielle, les obligations au compte du capital des divers groupes du réseau national, évaluées d'après les milles de voies en exploitation en décembre 1922, sont les suivantes:

	Par mille
Chemin de fer du Gouvernement	$105,000
Nord-Canadien..	46,000
Grand-Tronc..	102,000
Grand-Tronc-Pacifique..	82,200

Les chemins de fer qui appartinrent autrefois à des particuliers reçurent de vastes concessions de terres et des subventions énormes. Le Gouvernement fédéral a accordé 31,684,000 acres de terre aux chemins de fer, et les gouvernements provinciaux, 15,200,000—un total de 46,886,000 acres. On a ainsi donné à des promoteurs d'entreprises de voies ferrées et à leurs amis politiques une étendue du domaine public presque égale à la superficie des trois Provinces maritimes. Plus de la moitié de cette grande étendue de terrain est un don au Pacifique-Canadien et aux compagnies filiales, cette compagnie ayant reçu la permission de choisir, le long de la plupart de ses lignes principales, les terres promettant d'avoir le plus de valeur. Quand le Gouvernement a projeté la construction du Grand-Tronc-Pacifique, il a discontinué les grands octrois de terrain et ce chemin de fer n'a reçu de lui que 11,800 acres.

En outre, les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux ont accordé aux réseaux de compagnies particulières des subventions de 230 millions et garanti leurs obligations jusqu'à concurrence de 442 millions. De ces obligations, 370 millions sont encore impayées et, pour la plupart, constituent des engagements auxquels le réseau national doit faire face. Le capital considérable des chemins de fer du Gouvernement canadien (qui comprennent l'Intercolonial, le Transcontinental et la voie ferrée de la baie d'Hudson) s'explique en partie par le fait qu'ils n'ont pas reçu de subventions ou d'octrois de terres. De plus, des déficits consécutifs se sont ajoutés aux dettes au compte du capital.

Au compte du capital de l'ancien Intercolonial, on a inscrit l'exécution des travaux importants dans les ports de Saint-Jean et de Halifax, tandis que le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc ont bénéficié de magnifiques installations dans le port de Montréal, sans beaucoup de frais de premier établissement sous ce rapport. Si les chemins de fer du Gouvernement avaient reçu des subventions et des concessions de terre équivalant à ceux dont d'autres réseaux ont bénéficié, le chiffre de leur capital serait différent.

Suivant les comptes publics du Canada pour 1923 (annexe F du bilan), l'ancien Intercolonial lui-même ne représente qu'une mise de fonds de 120 millions. Mais à l'époque où la construction des chemins de fer battait son plein, les politiciens, dans l'Est aussi bien que dans l'Ouest ont obtenu des chartes et des subventions pour l'établissement de petits embranchements destinés à favoriser le développement des régions d'exploitation forestière et minière. Puis, quand ces lignes eurent permis le déboisement des régions forestières les plus avantageuses et les plus estimées, ils persuadèrent au Gouvernement, dans plusieurs cas, d'acquérir la ligne et de l'ajouter au réseau de l'Etat. Les marchandages politiques jouaient un grand rôle à cette époque. Et c'est ainsi que dans la construction du réseau national, le capital s'est accru par des pratiques peut-être conformes à la loi, mais à peine justifiables au point de vue moral. L'histoire des chemins de fer au Canada, regorge d'exemples de promoteurs d'entreprises ferro-

viaires qui ont amassé des fortunes sans rendre en retour des services suffisants au pays.

Il n'est guère juste...

Et voici le point que je tiens à faire ressortir à ce sujet et la raison pour laquelle je cite ces statistiques...

...que les conséquences des fautes des politiciens et des promoteurs retombent sur les employés de chemins de fer jusqu'à la troisième et la quatrième génération.

Nous lisons ensuite dans l'article que suivant les comptes publics pour 1923, l'actif suivant figure dans le bilan national:

Chemins de fer du Gouvernement..	423 millions
Dette de chemins de fer (anciens emprunts)..	88 millions
Emprunts de chemins de fer, improductifs..	558 millions

Les milliards rangés dans l'actif par le Gouvernement, sont des obligations contractées par le réseau national.

Sont compris dans cette somme, 296 millions d'obligations garanties et du capital-obligations (impayé en 1923) au montant de 216 millions. On ajoute dans l'article:

La somme de ces comptes est 1,581 millions et c'est de cette somme que le réseau national est censé payer les intérêts, quelque 75 millions par année.

L'hon. M. GRAHAM: J'aimerais à poser une question à l'honorable député. Déduit-il de cet article que la somme que les chemins de fer du Gouvernement ont coûtée, est inscrite au débit du réseau national dans leurs frais généraux?

M. WOODSWORTH: Je crois que c'est...

L'hon. M. GRAHAM: J'entends les chemins de fer du Gouvernement.

M. WOODSWORTH: Je crois que c'est le sens de l'article.

M. CAMPBELL: Il ne le dit pas, il y est fait allusion seulement à la capitalisation. L'exposé n'est pas fort explicite.

L'hon. M. GRAHAM: Je pense qu'il s'agit seulement du capital. L'auteur ne va pas jusqu'à dire que l'intérêt de ce capital est inscrit dans les frais généraux annuels du réseau national, en tant que les chemins de fer du gouvernement canadien sont concernés.

M. WOODSWORTH: L'exposé n'est pas très explicite, je ne suis pas sûr de mon fait sur ce point. Je cite cet article comme une autorité en matière de surcapitalisation. L'exposé se termine par ce paragraphe:

La somme de ces comptes est 1,581 millions et c'est de cette somme que le réseau national est censé payer les intérêts, quelque 75 millions par année.

Le total de ces comptes est de $1,581,000,000, et c'est sur ce montant que le réseau national est appelé à payer des intérêts se chiffrant à 75 millions. Cette somme dépasserait de 300 millions le capital estimatif de tous les chemins de fer canadiens, si elle représentait au Canada la même proportion de la richesse nationale que la valeur des chemins de fer américains représente la richesse des Etats-Unis.

Je ne m'arrêterai pas à examiner cette question en détail. Elle évoque un procédé de raisonnement fréquemment en usage dans le pays. Si le Gouvernement pouvait se décider à abaisser le capital des réseaux, à titre des dettes irrécouvrables, il réussirait peut-être à l'exploiter avantageusement.

Je toucherai encore un point concernant l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Je déclare me rallier au sentiment exprimé depuis vingt ans par notre respecté collègue de York-Sud (M. Maclean) en faveur de la régie gouvernementale. Dans la première session de cette législature je me suis prononcé pour la fusion des deux grands réseaux ferrés du Canada. A ce moment-là la proposition était regardée comme inexécutable et il paraissait inutile d'en parler. Je constate avec plaisir que depuis quatre ans on s'est constamment rapproché du but que j'ai indiqué. Cette année en entendant l'honorable député de Waterloo (M. Euler) donner son appui à l'idée soutenue par le député de York-Sud, plusieurs ont sans doute compris que le temps approchait où l'unification des réseaux sera un fait accompli, et alors se trouvera résolu un des problèmes les plus considérables que ce pays a devant lui.

En ce qui concerne la double question du libre-échange et de la protection douanière, qui a ouvert la digue à un tel flot d'arguments pour et contre, je déclare que l'opinion ouvrière est assez indifférente à ce sujet et ne la considère pas comme fondamentale. Je m'expliquerai un peu plus au long dans quelques instants, mais pour à présent je ne dirai que quelques mots au sujet des arguments que j'ai entendus. L'année dernière on a fait grand état des réductions de droit opérées par le Gouvernement sur les machines agricoles. L'opposition a dénoncé vertement ces réductions et prétendait en montrer tous les inconvénients. Un collègue a déjà cité des chiffres statistiques à ce sujet. J'espère que nos amis les progressistes s'occuperont de cette question davantage. Je me contenterai pour le présent de signaler certains faits concrets.

Sur l'outillage importé entre le 1er avril et le 31 octobre 1924 et évalué à $3,156,986 le Gouvernement a opéré une réduction de droits de 4.7 p. 100 qui a fait gagner aux cultivateurs canadiens $148,378. En divisant ce montant par la superficie en culture, on obtient 83 cents par demi-section.

M. McMASTER: N'est-il pas juste de conclure que l'abaissement des droits pourrait aussi faire baisser le prix du produit indigène?

M. WOODSWORTH: C'est très possible.

Un MEMBRE: Pas du tout.

M. WOODSWORTH: On a dit: pourrait faire baisser. Il n'est pas prouvé que la réduction ait eu lieu. Mais en supposant qu'elle ait eu lieu, la somme de 83 cents par demi-section est si insignifiante qu'elle n'a eu que bien peu d'effet sur la situation générale de l'agriculture. Les prix en vigueur dans l'Ouest sont à peu près les mêmes que dans le reste du Canada.

Sur tous les instruments aratoires importés dans les provinces de Manitoba, d'Alberta et de Saskatchewan, entre les 1er avril et 31 octobre 1924, la réduction des droits est de 4.5 p. 100 sur ceux de 1923, c'est-à-dire de $98,099.

M. McMASTER: L'honorable député a-t-il des données indiquant quelle est la relation entre les importations et la production indigène?

M. WOODSWORTH: Non.

M. McMASTER: Notre collègue, qui est si juste d'ordinaire, n'est-il pas frappé de l'injustice de ses déductions?

M. WOODSWORTH: J'aimerais beaucoup qu'on me démontre cette injustice; mais je ne vois pas le grand avantage que les agriculteurs ont retiré de ces réductions de droits.

M. McMASTER: Si la production indigène est vingt fois plus considérable que l'importation, il faudrait multiplier par vingt les résultats mentionnés.

M. WOODSWORTH: C'est vrai. Je n'ai pas fait ce calcul. Il appartient aux partisans de cette politique de faire cette démonstration. J'avoue que mes calculs ne visent qu'un aspect de la question. Si on peut prouver que l'économie réalisée est plus considérable, c'est parfait, mais personne ne nous a encore présenté cette preuve.

M. BOUCHARD: L'honorable député pense-t-il que la comparaison entre les cultivateurs de l'Ouest et de l'Est est juste en ce qui regarde les débours sous forme d'instruments aratoires par acre? Les cultivateurs de l'Est ne doivent-ils pas utiliser plus de machines et en conséquence dépenser davantage par acre?

M. WOODSWORTH: Les premiers chiffres que j'ai cités s'appliquent au Canada en général; les seconds s'appliquent simplement aux provinces de l'Ouest. Cependant, la proportion ne varie guère. J'ai les chiffres exacts sous les yeux quant au montant dans les deux cas. Quoique je n'offre pas ces statistiques comme une preuve absolument concluante, elles n'en constituent pas moins un indice suivant moi du faible soulagement que les cultivateurs de l'Ouest et du pays en général ont éprouvé du fait de ces remaniements tarifaires. J'incline à croire qu'il est fort possible que l'aveu fait l'autre jour par l'honorable représentant de Maple-Creek (M. McTaggart) soit très honnête et bien fondé. Voici les paroles qu'a prononcées mon honorable ami:

> Je constate qu'en deux circonstances, durant ce présent parlement, j'ai donné un vote de confiance au Gouvernement sur la foi de sa promesse de la réduction du tarif; mais si les apparences ne me trompent pas trop, je suis prêt à admettre que j'ai été berné.

Je conclus que le fonctionnement de ces réductions dans la réalité justifie pleinement l'opposition que certains d'entre nous avons faite à l'adoption du budget de l'année dernière.

M. CAMPBELL: Ces chiffres ont-ils trait exclusivement aux terres en culture? Dans ce cas, la somme économisée par le cultivateur propriétaire d'une demi-section serait bien inférieure à 83 cents, car une ferme ordinaire est loin d'avoir 320 acres en culture.

M. WOODSWORTH: Ces chiffres se rapportent à la superficie des terres en grande culture. L'honorable représentant de York-Ouest (sir Henry Drayton), le critique financier de l'opposition officielle, s'est appliqué à courtiser l'appui de la classe ouvrière dans le discours qu'il a prononcé pour préconiser la mise en vigueur d'un tarif protecteur. Il a mentionné, au cours de ses remarques, que les prix payés par le consommateur pour les produits ouvrés comprennent le coût de la main-d'œuvre qui représente 60 et dans certains cas 80 p. 100 du coût global. On inclinerait donc à conclure que, sous le régime d'un tarif protecteur assez élevé, le Canada serait en mesure de fabriquer les marchandises d'une valeur de 700 millions que nous importons actuellement tandis que 60 à 80 p. 100 de cette somme retournerait à la classe ouvrière.

Or, d'après le service de la Statistique pour l'exercise 1922, la valeur totale des produits ouvrés du Canada, au point de production, s'élève à la somme de $2,439,000,000. Et la somme blobale des salaires s'élève à $497,800,000. La proportion des salaires et des gages estimés à la fabrique est donc de 20.2 p. 100. Une valeur de 100 dollars à la fabrique, plus les profits du marchand de gros et du détaillant ainsi que les frais de transport, porterait à au delà de $130 le prix que devrait acquitter le consommateur. Et en supposant que le prix moyen exigé du consommateur soit de $140,—c'est là un prix fort modéré,—il est facile de calculer le prix de la main-d'œuvre en divisant ce montant de $140 par 20.2 p. 100; on obtient donc comme résultat 14.3 p. 100 au lieu de 60 à 80 p. 100.

De plus, j'appellerai l'attention de mes honorables amis sur le fait que dans nombre d'in-

dustries le coût de la main-d'œuvre représente une proportion encore bien plus faible que celle-là. Dans les minoteries, il ne dépasse pas 3 p. 100 des prix exigés du consommateur pour la farine.

Si nous déduisons les traitements du personnel administratif, les salaires des ouvriers en regard de tous les produits ouvrés représentant en moyenne 11 p. 100 des prix payés par le consommateur.

Il va de soi que le coût de la main-d'œuvre est englobé dans les prix des matières premières, mais la protection des matières premières au Canada comporterait les mêmes frais, peu importe que ces matières premières soient converties en produits ouvrés ici ou ailleurs.

De même les prix exigés du consommateur comprennent des frais de main-d'œuvre de la part des compagnies de transport et des marchands; au point de vue salaire toutefois, il importe peu que cette main-d'œuvre manutentionne des articles de fabrication canadienne ou étrangère. Les chiffres de l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) se rapportent exclusivement au coût de la main-d'œuvre à la fabrique. Je ferai observer qu'ils ne sont guère convaincants dans les circonstances. Plus que cela, l'honorable député de York-Ouest a plutôt donné à entendre que le seul moyen de salut pour le Canada, au point de vue économique, c'est d'adopter le régime en vigueur en France, à l'heure actuelle. Il est fort regrettable pour mon honorable ami que les derniers développements se soient produits si tôt en France, après son discours. Mais il est préférable que je cite un passage d'un article de fond publié dans le *Grain Grower's Guide* du 15 avril:

En justice pour la France nous devons tenir compte des énormes sommes qu'elle a déboursées pour la restauration des régions dévastées. Si toutefois, on veut faire des comparaisons touchant la prospérité nationale, il est également nécessaire de signaler que ces débours ont été effectués par voie d'inflation monétaire à tel point que le franc a subi une dépréciation de 74 p. 100. La situation financière du pays est si précaire que le gouvernement de M. Herriot risque son existence sur un projet financier qui compte l'émission de deux billions de papier-monnaie ainsi qu'un emprunt forcé de 100 billions de francs pour dix ans à 2 ou 3 p. 100 d'intérêt. Il est nécessaire de mettre en circulation une nouvelle émission de papier-monnaie afin de racheter les billets que la banque de France a émis en sus du chiffre autorisé par la loi, et on affirme que ces diverses opérations de la banque ont été dissmulées aux yeux du public.

Pour ce qui est de sa dette à l'étranger, la France n'acquitte ni les intérêts ni le principal, et il est assez difficile de dire si oui ou non les dettes de guerre de la France seront jamais remboursées. Selon que sir George Paish l'a déclaré dans son dernier discours à Winnipeg, la France est acculée à la banqueroute, et, si l'inflation est maintenue, il s'ensuivra l'effacement complet de sa dette intérieure. La protection n'a rien à faire avec la présente situation de la France; sinon, elle tend à empirer une situation qui était déjà assez critique.

[M. Woodsworth.]

Soyons très circonspects en faisant des rapprochements entre deux pays tels que la France et le Canada qui diffèrent si grandement au point de vue de leur développement économique général.

Je tiens à rappeler une déclaration de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) au sujet des droits protecteurs au Canada et aux Etats-Unis. Voici ce que dit mon collègue au sujet du tarif:

Une frontière de 4,000 milles et un tarif trois fois aussi élevé que le nôtre.

J'ai sous la main un tableau préparé avec soin. Que la Chambre me permette de l'insérer dans les débats. Le voici:

Comparaison de la moyenne des droits douaniers du Canada et des Etats-Unis

Droit perçu par tête

	Droit	Population	Canada	E.-U.
1921 .. .. (g)	$179,667,683	8,788,483	$20.44	....
1921 .. .. (a)	308,025,102	107,833,284	.....	$2.86
1924 .. ..(h)	135,134,894	9,226,740	14.65	.....
1924 .. ..(b)	545,012,115	112,078,611	.....	4.86

Droit moyen sur les importations imposables

	Droit	Importations	Pourcentage	Pourcentage
1921	$179,668,683	(i) 847,561,406	21.20	....
1921	308,025,102	(c) 1,517,000,000	.....	20.30
1924	135,134,894	(j) 591,299,094	22.85	....
1924	545,012,115	(d) 1,535,000,000	.....	35.51

Droit moyen sur les importations totales

1921	179,667,683	(k) 1,240,158,882	14.49	....
1921	308,025,102	(e) 3,654,000,000	.....	8.43
1924	135,134,894	(l) 893,366,867	15.13	....
1924	545,012,115	(f) 3,554,138,268	.....	15.33

Notes explicatives:

E.-U. En ce qui concerne (a) et (b) voir le rapport annuel du secrétaire du trésor des Etats-Unis, 1923-1924, page 391.

(c), (d) et (f), voir le Bulletin de renseignements du commerce des Etats-Unis, n° 276, page 2.

Canada. (g) et (h), voir l'annuaire du Canada, 1924, page 455.

(i), (j), (k) et (l), voir l'Annuaire du Canada, 1924, page 452.

Il semblerait d'après ces statistiques—et les sources en sont données dans ce tableau de sorte que les honorables députés peuvent les examiner à loisir—que l'assertion de l'honorable député de Vancouver-Centre n'est guère fondée.

Laissez-moi vous dire quelques mots également d'une déclaration du ministre du Travail (M. Murdock), en réponse à un argument qui a été invoqué l'autre jour par mon collègue de Calgary-Est (M. Irvine). Le ministre l'a accusé de la pire des hérésies au point de vue du travail pour avoir suggéré que les coalitions ne sont pas nécessairement un mal.

L'hon. M. MURDOCK: Puis-je corriger mon honorable ami? Je n'ai rien dit de tel. J'ai toujours été d'un avis opposé. L'honorable député veut-il être assez bon de citer exactement mes paroles?

M. WOODSWORTH: Je ne crois pas m'être trompé dans ce que je viens de dire.

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable député veut-il aller un peu plus loin?

M. WOODSWORTH: C'est l'assertion que j'ai faite il y a un instant.

L'hon. M. MURDOCK: C'est inexact.

M. WOODSWORTH: C'est ce que j'ai lu dans les débats.

L'hon. M. MURDOCK: Si mon honorable ami veut se reporter à la page 2058 (v.f.) du hansard, il verra ce que j'ai dit. J'ai reproché au représentant de Calgary-Est d'avoir dit que "les coalitions ne peuvent être brisées, et même si elles pouvaient l'être, ce serait une mauvaise affaire". J'ai ajouté que c'est une affreuse hérésie autant que je comprenne les prétentions du travail organisé.

M. WOODSWORTH: C'est ce que j'essaie de dire. Permettez-moi de déclarer ceci pour défendre, si c'est nécessaire, et expliquer l'attitude de mon collègue. Il avait soutenu que les coalitions sont le résultat naturel des événements qui se sont passés depuis un siècle. Il avait montré que depuis longtemps il n'y a plus de concurrence ni de libre-échange illimités. Il a prouvé que dans ce sens les coalitions sont réellement un progrès et que l'on ne peut les éviter. Il ajoute:

J'ai suggéré non pas de briser les coalitions mais d'avoir l'empire des monopoles définis au Canada.

Et il dit dans un autre endroit:

Le contrôle d'une coalition mondiale n'est possible que par une force universelle.

Je me contenterai de faire observer que les mots contre lesquels on s'insurge, s'ils sont pris en eux-mêmes, pourraient donner à entendre que mon collègue approuve les coalitions telles qu'elles existent et qu'il est prêt à les laisser subsister avec tous leurs maux, alors qu'au fond il disait que nous ne pouvons éliminer les coalitions mais que nous devrions tenter de les contrôler. Ce n'est pas du tout la même chose. J'ai voulu expliquer clairement à la députation ce qu'a affirmé mon honorable ami et ce que j'approuve moi-même.

Le ministre du Travail eut encore une dispute avec l'honorable député de Calgary-Est au sujet d'un immigrant sans travail. Il fut fait lecture en Chambre d'une lettre de l'immigrant. Le ministre du Travail (M. Murdock) alla jusqu'à faire une enquête et lut à la Chambre un document assez fourni où l'on exposa cet immigrant comme un vaurien de la pire espèce. Je puis dire que l'intéressé nie catégoriquement toutes les assertions contenues en ce document; cependant il m'est impossible de déterminer lequel des deux dit la vérité, du ministre ou de l'immigrant. Mais cela n'intéresse aucunement la question mise en avant par mon collègue, à savoir que le Gouvernement avait évidemment encouragé la venue au pays de gens qui n'étaient pas convenablement établis sur la terre. Voilà quelle était la question; le reste n'était qu'un incident, j'y touche en passant.

Quelques mots à présent au sujet du libre-échange et de la protection. Selon moi, l'honorable représentant de York-Ouest avait bien raison de faire ressortir que la situation du Canada n'appuyait plus l'opinion que le régime libre-échangiste constitue la solution de nos problèmes modernes. La situation est changée du tout au tout depuis les temps reculés où le libre-échange se pratiquait sans restriction aucune entre individus. Nous vivons à une époque de trusts et de coalitions de divers genres et à vrai dire il n'existe plus le libre-échange tel qu'on le connut aux temps où l'école de Manchester donna une si grande popularité à cette doctrine économique. En Grande-Bretagne le régime protecteur était préconisé par les propriétaires fonciers qui voulaient fermer le marché anglais aux produits agricoles et autres matières brutes que l'Angleterre produisait elle-même. Le parti conservateur, le parti des propriétaires fonciers fit de cette doctrine son évangile politique. Par contre la doctrine du libre-échange était l'évangile politique des négociants et des fabricants et devint la politique reconnue du parti libéral qui représentait surtout les commerçants et les manufacturiers. On nous accuse souvent aujourd'hui de vouloir tenter une expérience nouvelle lorsque nous voulons avoir des représentants de groupe en Chambre. Les deux anciens partis historiques en Angleterre au début représentaient des groupes distincts, le premier celui des propriétaires fonciers et l'autre celui des commerçants et des manufacturiers. En Canada la situation n'a pas été la même; ici la protection a été la doctrine de l'Association des manufacturiers canadiens et du parti, n'importe lequel, qui se trouvait au pouvoir, tandis qu'en général ce sont les agriculteurs qui ont réclamé le libre-échange. A l'heure qu'il est la concurrence individuelle n'existe pas en réalité. Sans doute avons-nous encore la rivalité entre différents groupes, parfois d'un même pays, parfois aussi de pays différents, et dans ce dernier cas la rivalité tend à devenir une dispute internationale. De toutes parts nous voyons surgir ces trusts gigantesques; voilà un développement qui modifie complètement la situation et qui devrait suffire pour nous faire changer notre attitude vis-à-vis de tout ce grand problème. Je me rappelle un ex-

posé fort intéressant du régime tarifaire en tant qu'il contribue à entraver la production. J'ai lu un passage d'une petite brochure du professeur Torstein Veblen "Sur la nature et les usages du sabotage":

Il va sans dire que l'exemple par excellence du sabotage pratiqué par l'Etat c'est le tarif protecteur. Il protège certains privilégiés en étouffant toute concurrence d'au delà de la frontière. C'est en cela que réside précisément la grande utilité d'une frontière nationale. Le tarif a pour effet de modérer la production des marchandises et partant d'en maintenir les prix à un niveau élevé, et ainsi d'assurer des dividendes raisonnablement satisfaisants aux privilégiés qui sont intéressés aux objets de commerce protégés, et cela aux dépens du corps social. Le tarif protecteur est le véritable modèle de la conspiration contre le commerce. Il apporte, sans efforts de leur part, des revenus, faibles relativement, mais considérables pris absolument, aux privilégiés qui en bénéficient, aux dépens relativement et absolument considérables du corps social, et ainsi il crée des droits acquis et des ressources inviolables à l'intention de ces privilégiés.

Je trouve que les développements économiques des dernières années mettent au rancart les anciennes divisions politiques. Les grosses compagnies industrielles, commerciales et financières ont des ramifications au delà de nos frontières nationales et il n'est plus possible d'administrer les affaires d'un pays comme si nous pouvions nous suffire à nous-mêmes pour ce qui est des activités dans le domaine des affaires. Disons plutôt ceci: Le capital est international; pourquoi tenter de conserver à l'industrie ou au commerce un cachet national? Je demande que quelque honorable représentant réponde à cette question. Qu'on me permette d'y insister: Le capital lui-même est devenu international, et il est universellement reconnu qu'aujourd'hui la grande force c'est le capital, il est plus puissant que le commerce, plus puissant que l'industrie. Le capital, dis-je, est international; pourquoi chercherions-nous alors à donner un cachet national au commerce et à l'industrie? La tentative est vaine, du reste. La solution du problème de l'ouvrier, il ne faut l'attendre ni du libre-échange qui, dans les circonstances, n'est pas possible, ni du régime protecteur qui jusqu'ici a toujours protégé l'industrie et jamais l'ouvrier. Je conçois un régime protecteur d'un tout autre genre, un régime qui protégerait non pas les industries mais le niveau national de l'existence.

Cela changerait complètement la face des choses. Nos syndicats ouvriers se servent souvent de l'étiquette syndicale qui, apposée sur les produits, garantit qu'ils ont été fabriqués dans des conditions justes et raisonnables, au point de vue des heures de travail et des salaires. Je suggère d'étendre l'application de ce principe et d'exiger que tout soit produit dans des conditions admettant un certain mode d'existence. C'est pour cette raison que, nous travaillistes, tenons à ce que les niveaux de l'existence soient maintenus en Europe et qu'on les élève en Orient. Si nous devons recevoir des marchandises d'Allemagne ou d'autres pays d'Europe où le mode d'existence s'est avili depuis la guerre, cela forcera évidemment le nôtre à descendre et on devrait être protégé d'une façon quelconque contre ce genre d'importation. Si nous devons recevoir des marchandises d'Orient où le niveau de l'existence n'a jamais été aussi élevé que le nôtre, nous aurons des difficultés; on nous jettera hors de chez nous. Ce n'est pas une solution que de dire: Excluons les Orientaux. Il faut aller plus loin et faire en sorte qu'on élève le genre d'existence en Orient. Le parti travailliste anglais étudie la question depuis quelques semaines.

[M. Woodsworth.]

M. LADNER: Puis-je demander comment on protégera notre pays si on ne veut pas ici d'articles allemands ou autres.

M. WOODSWORTH: J'y arrivais justement. Le parti travailliste anglais en a eu l'expérience avec l'importation de quantités considérables de produits allemands dernièrement. Une forte pression a été exercée par le groupe conservateur du parlement britannique. Le 17 mars, par exemple, à la Chambre anglaise, les conservateurs ont présenté un projet de résolution déclarant que l'importation en franchise de produits fabriqués par de la main-d'œuvre insuffisamment rétribuée, sous un régime de marchandage, dit *"sweating system"* était contraire aux principes du syndicalisme anglais. Or, à cette proposition présentée par un conservateur on a répondu du point de vue ouvrier. Je n'ai pas encore pu lire le compte rendu officiel, mais la même situation s'était déjà présentée. Le 16 février, un débat a eu lieu à la Chambre sur une motion de M. Ramsay MacDonald, déclarant que la politique du gouvernement relative à la protection des industries et les méthodes projetées pour l'appliquer, doivent aboutir à un système de tarifs généraux qui n'augmenteraient pas le volume des échanges commerciaux et qui sauvegarderaient les intérêts des travailleurs au point de vue de l'emploi, de la rémunération et des conditions de travail. Voici ce que M. MacDonald a demandé au cours du débat:

Au lieu d'essayer d'élever une barrière contre les produits du sweating-system qu'on sait par expérience ne jamais pouvoir être entièrement efficace, le Gouvernement ne voudrait-il pas prendre des dispositions pour supprimer entièrement les produits de ce régime

de sous-contrat ou de marchandage, afin qu'on ne puisse plus en trouver, ni pour la consommation domestique, ni pour la consommation étrangère?

Dans le Bureau international du Travail...

a dit M. MacDonald,

...on avait l'organe voulu pour coordonner les conditions de travail dans tous les pays industriels, mais il serait bien surpris si le Gouvernement et le parti conservateur avaient dernièrement "levé seulement un doigt pour agrandir l'autorité du Bureau international du Travail afin d'améliorer la situation des travailleurs en Europe".

Sans aucun doute, on devrait développer et renforcer les conventions de la conférence de Washington d'après les principes énoncés dans le traité de Versailles et on devrait insister pour qu'on ne décharge pas chez nous les produits de pays où le mode d'existence reste bas et qui refusent de ratifier ces conventions. Je dois dire que la seule objection pratique qu'on puisse soulever à l'égard de cette politique, c'est que le Canada lui-même n'a pas ratifié la plupart des conventions de Washington.

M. LADNER: L'honorable député pense-t-il qu'il est possible de déterminer quels sont les pays où, d'après lui, le mode d'existence est inférieur? Peut-on établir une règle générale applicable à n'importe quelle nation, comme, par exemple, la France et l'Allemagne et ne faut-il pas faire aussi entrer le coût de la vie en ligne de compte?

M. WOODSWORTH: Bien entendu, mais si nous avions la journée de huit heures, universelle, par exemple; si des conditions de travail raisonnables étaient appliquées partout et qu'on exigeât certains minimums sur toute la ligne, je prétends qu'avec la supériorité dont nous nous vantons, nous devrions être capables de supporter la concurrence étrangère. Autrement, on périrait et on l'aurait mérité.

M. LADNER: Y a-t-il une nation où les conditions mentionnées par l'honorable député existent, comme, par exemple, la journée de huit heures et le reste?

M. WOODSWORTH: Un certain nombre de nations ont déjà ratifié ces conventions. Si mon honorable collègue veut bien lire le document que je cite et qui est le Bulletin de renseignements industriels et ouvriers, publié à Genève par le Bureau international du Travail, il trouvera ce que différentes nations ont déjà ratifié. Cela fait réellement plaisir de voir le nombre de celles qui ont été ratifiées, mais cela ne fait guère honneur au Canada de voir qu'il en a ratifié si peu. La difficulté pratique pour demander l'adoption de cette ligne de conduite pourrait être que d'autres nations, ayant déjà ratifié ces conventions, voudraient peut-être boycotter nos marchandises parce qu'elles ont été fabriquées sous un régime de "*sweating*".

M. SHAW: L'honorable député me permettra une question. Parlant de la protection en ce qu'elle intéresse les conditions du travail en général, n'est-il pas vrai, qu'il y a quelques années, l'ouvrier des Indes, peu rétribué et vivant de rien, a demandé d'être protégé contre l'envahissement des marchandises anglaises fabriquées par des ouvriers mieux payés et menant une existence bien supérieure?

M. McMASTER: Et ne travaillant que huit heures par jour.

M. SHAW: Oui.

M. WOODSWORTH: Je le crois, mais je suis absolument certain que si les conditions du travail étaient ce qu'elles devraient être, l'industrie en retirerait d'immenses avantages. On a clairement démontré, je crois, qu'au point de vue du rendement la journée de huit heures est préférable à la journée de dix ou douze heures; qu'un mode d'existence et des conditions raisonnables de travail valent mieux que les méthodes d'esclavage existant parfois dans certaines de nos manufactures. C'est une bonne politique que de traiter les ouvriers convenablement. C'est ce que je prétends. J'attire simplement l'attention sur la suggestion pratique qui nous est venue du mouvement ouvrier anglais car elle me semble parfaitement praticable. Notre pays devra peut-être adopter certaines mesures de protection pour les ouvriers, je ne parle pas de la protection de l'industrie qui pourrait en profiter par des privilèges spéciaux, mais protection contre des articles qu'on peut fabriquer dans des conditions déplorables et par une main-d'œuvre soumise à ce régime du sous-contrat ou marchandage. En passant permettez-moi d'ajouter qu'un des pires points du projet Dawes c'est qu'il semble abaisser définitivement les conditions d'existence de l'ouvrier allemand, le réduisant à une position presque semblable à celle de serf industriel. Si cela arrive, nous en ressentirons le contre-coup au Canada, car nous devrons concurrencer avec des articles fabriqués dans ces conditions.

M. McMASTER. Mais, en fin de compte, l'honorable député ne croit-il pas que des marchandises fabriquées dans de bonnes conditions peuvent se fabriquer meilleur marché que dans des conditions malsaines ou insalubres?

M. WOODSWORTH: Je le crois, parce parce qu'au bout du compte l'intelligence générale du peuple fera plus que contre-balancer

les soi-disant avantages provenant de la fabrication dans des conditions insalubres. C'est simplement une question de temps.

M. GOOD: Alors, pourquoi devrions-nous nous protéger contre ces ouvriers mal payés?

M. WOODSWORTH: Il y a d'abord les effets immédiats et cette situation pourrait devenir permanente s'il existait un approvisionnement illimité de main-d'œuvre à vil prix. Les hommes seront prématurément usés à trente ou quarante ans et laisseront la place à des ouvriers plus jeunes. Un approvisionnement intarissable d'ouvriers accomplirait cela par sa seule force brutale. Je ne crois pas que des peuples ayant des conditions de vie inférieures réussissent jamais à nous asservir, mais en attendant, il peut être nécessaire de protéger nos ouvriers. En réalité, presque toutes nos professions comme nos unions ouvrières sont basées sur le principe de protection. Mon honorable ami de Brome (M. McMaster) appartient à l'un des syndicats les mieux protégés du Canada: l'Union des avocats. Je suis convaincu que lui et ses collègues pourraient tenir tête au monde entier dans l'interprétation des lois, surtout s'il s'agit de simples particuliers comme nous, et cependant les avocats croient bon de maintenir certains règlements pour protéger leur profession.

M. McMASTER: Pour protéger le public contre des avocats sans responsabilité.

M. WOODSWORTH: La profession médicale dit la même chose: "Il nous faut protéger le public".

M. CHISHOLM: Que dites-vous des prédicateurs?

M. WOODSWORTH: J'imagine que les prédicateurs sont dans la même catégorie et il en est aussi de même des instituteurs. Il n'y a pas de doute que, théoriquement, en fin de compte, l'intelligence innée et le niveau d'intelligence générale du pays ne produisent leur effet. Mais je crois que nous convenons tous qu'il faudrait une certaine mesure de protection pour faire face à une situation spéciale. Je puis dire encore à mon honorable ami de Brome qui a posé la question, que nous avons passé absolument la période où l'on pouvait offrir le libre-échange comme solution, parce que les conditions qui appuyaient les doctrines du libre-échange ont été dépassées depuis longtemps par le progrès industriel.

M. COOTE: L'honorable député connaît-il quelque moyen de protéger le producteur canadien de blé contre la main-d'œuvre à bon marché de l'Inde, l'un de nos concurrents dans le domaine de l'exportation.

M. WOODSWORTH: C'est précisément ce que j'ai en vue quand j'insiste sur l'urgence de parer à la concurrence mondiale. La seule solution définitive, d'après moi, c'est de prôner l'amélioration de l'état social des races soi-disant arriérées. Cela prendra du temps. Les avantages supérieurs du pays, l'instruction plus facile, et le reste nous permettront de conserver les devants pendant quelques temps, mais tôt ou tard, il faudra reconnaître que le monde est un tout dont aucune partie ne peut vivre inférieurement sans que les autres en subissent le contre-coup.

Quant à la proposition soumise à la Chambre, monsieur l'Orateur, nous nous sentons portés à appuyer l'amnedement, soigneusement rédigé, et très prudent—

M. McMASTER: Et assez inconséquent.

M. WOODSWORTH: Sous certains aspects, peut-être, mais il a du moins le mérite d'appeler l'attention sur l'un des griefs, la taxe de vente et de réclamer généralement l'économie, ce qui est une bonne chose, pourvu toutefois que nous l'appliquions ailleurs qu'aux petites choses dont nous parlons souvent. Il est peut-être difficile pour nous de nous décider relativement à l'amendement, mais quant au budget nous n'avons pas la moindre hésitation à voter contre, car il ne présente aucune solution aux problèmes qui s'imposent. Je passe maintenant à un sujet tout à fait différent, savoir—

M. BIRD: Avant que l'honorable député finisse avec sa théorie protectionniste, peut-il nous indiquer un peu plus clairement comment elle s'appliquerait aux producteurs de blé, comme le lui demandait l'honorable député de Macleod (M. Coote), car il comprend, je présume, que toute politique susceptible de recevoir l'approbation de cette Chambre devrait couvrir le producteur de blé aussi bien que l'ouvrier.

M. WOODSWORTH: Je crois avoir dit tout ce que j'avais à dire. J'émettais simplement un principe que nous pourrions essayer de mettre en pratique. Nous pourrions refuser de commercer avec les pays d'un genre de vie très inférieur.

M. McMASTER: Ils n'exporteraient pas de blé ici.

M. WOODSWORTH: Mais nous leur exportons des marchandises et comme nous ne saurions leur vendre du blé sans acheter quelque chose en retour, nous pourrions exercer une certaine pression sur eux. Il ne faut jamais oublier que l'exportation doit être compensée par l'importation, et je suis convaincu que la simple menace de "boycotter"

un pays d'un genre inférieur de vie aidera beaucoup ce pays à relever son niveau d'existence. Je me borne à formuler le principe. Je sais que c'est un gros problème et je n'ai pas la prétention de le trancher; j'indique seulement une manière de procéder.

M. HUGHES: L'honorable député me permet-il de lui couper la parole? Il dit que nous vendons beaucoup de marchandises dans ces pays où la main-d'œuvre est à vil prix, sous un régime de marchandage défavorable à l'ouvrier. Comment pouvons-nous vendre dans ces pays lorsque notre main-d'œuvre est plus dispendieuse, que notre genre de vie est supérieur, avec tout ce que cela comporte? Je désire me renseigner.

M. WOODSWORTH: Mon honorable ami admettra, je crois, que souvent nous exportons là des produits différents des leurs, et cela, grâce à nos moyens plus efficaces de fabrication.

M. HUGHES: Parfaitement; mais alors, qu'avons-nous à craindre?

M. WOODSWORTH: Je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit, savoir que leur masse de main-d'œuvre à vil prix, exploitée sans égard aux conditions ouvrières, peut en faire temporairement de rudes concurrents. Cela s'est vu lors de la construction du canal de Panama où s'est ruée une main-d'œuvre avide et insouciante de toute précaution hygiénique; aussi la mort y a-t-elle fait des victimes par dizaines de mille. Mais l'on ne put terminer le canal avant d'avoir perfectionné le service hygiénique.

M. HUGHES: C'est là quelque chose de tout à fait différent.

M. CANNON: Pouvez-vous exporter les conditions hygiéniques?

M. WOODSWORTH: Non, mais nous pouvons insister sur les conditions de salubrité, je crois. Je suis sûr que l'honorable monsieur se rappellera que de telles dispositions se trouvent déjà dans le traité de paix même.

M. CAMPBELL: Puis-je faire remarquer que le relèvement du genre de vie des cultivateurs des Indes, par exemple, tout comme le relèvement de leurs facultés intellectuelles en général leur permettrait de produire davantage au moyen de machines plus perfectionnées que celles dont ils font usage aujourd'hui? Ils battent leur grain en promenant un attelage de bœufs sur les gerbes; nous séparons le grain de la paille au moyen d'une machine très efficace. Conséquemment, il nous est possible de produire le blé à un prix beaucoup moindre et de leur faire concurrence sur les divers marchés mondiaux.

M. McMASTER: Et ils coupent probablement leur blé à la faucille.

M. WOODSWORTH: On attaque là, monsieur l'Orateur, un sujet très vaste qu'il ne serait pas sage d'entamer en ce moment. Je suis un de ceux qui croient que le système actuel de production ne peut durer toujours et que la seule solution consiste à changer le motif de la production—l'appât du gain— et de substituer la coopération à la concurrence. Mais je sais que les honorables députés ne désirent pas que je discute cette question ce soir.

Je veux maintenant passer à la discussion de la situation dans les houillères; je vois cependant qu'il se fait déjà très tard, il est près de 11 heures et 30, et si la Chambre me le permet, monsieur l'Orateur, j'ajournerai le débat avec plaisir.

L'hon. M. LAPOINTE: Si nous ajournons le débat à cette heure, je crains que nous n'en ayons pour une couple de mois sur le sujet. Il était entendu, je crois, que la Chambre siégerait un peu plus tard ce soir.

M. WOODSWORTH: J'en ai pour tout près d'une heure encore avec la situation dans la Nouvelle-Ecosse. Je désire conséquemment proposer l'ajournement du débat, si on ne s'y oppose pas.

L'ORATEUR SUPPLEANT: M. Woodsworth propose, appuyé par M. Shaw, que le débat soit ajourné. Je consulte la Chambre sur cette motion.

(La motion n'est pas adoptée.)

M. WOODSWORTH: Le budget propose l'augmentation des droits sur le charbon menu. Je ne puis, il me semble, laisser passer cette occasion sans souligner un point qu'un grand nombre d'entre nous ont présent à l'esprit la situation au Cap-Breton. Puis-je de nouveau appeler l'attention de la Chambre sur l'histoire de la compagnie qui demande encore une fois des faveurs spéciales. Voici un passage tiré de *Poor and Moody's Manual Consolidated*, 1922:

Lors de la fusion de la British Empire Steel Corporation, les capitaux des compagnies constituantes étaient comme suit:

Actions ordinaires..	$63,000,000
Action privilégiées..	19,000,000
	$82,000,000

Lors de la fusion le capital fut porté aux chiffres qui suivent:

Actions ordinaires..	$24,000,000	
Actions privilégiées..	77,000,000	
		$101,000,000
		$19,000,000

Le capital, lors de la fusion, fut donc majoré au montant de 19 millions de dollars. Remarquez, de plus, que le total des actions ordinaires fut réduit de 63 millions à 24 millions et les actions privilégiées furent portées de 19 à 77 millions. C'est ainsi qu'on change l'eau en vin. Une commission d'enquête découvrirait si les actions ordinaires ou les privilégiées représentent un rachat de la dette consolidée ou si toutes ces valeurs sont passées aux mains de promoteurs, exploiteurs, législateurs et détenteurs d'obligations, sous forme de primes.

M. McMASTER: Avez-vous des données sur la dette consolidée?

M. WOODSWORTH: Permettez-moi de faire remarquer ceci: L'*Annual Financial Review* (canadienne), de juin 1923, démontre que la législature de la Nouvelle-Ecosse a autorisé Besco à porter son capital-actions à 500 millions de dollars. Je trouve à la page 81 de cette revue, relativement à la réduction du capital:

Que le président proposa aux actionnaires de la corporation une résolution spéciale tendant à:

"Réduire le capital de la compagnie de 500 millions à 250 millions."

A ce sujet, je remarque le passage suivant dans un article de rédaction du *Citizen* d'Ottawa, numéro du 29 juillet 1924:

On a émis, en sus de ce qui précède, des valeurs au montant de $101,750,000 et, autant que l'on peut en juger, cette somme semble avoir été distribuée entièrement sous forme de primes entre les détenteurs d'obligations et les promoteurs de la fusion.

Maintenant, les mineurs eux-mêmes ont tenté d'exprimer leurs vues au sujet de ce projet de primes, et vu l'histoire de la corporation, je désire exposer les vues des mineurs sous ce rapport. Je trouve dans le *Labour Herald* du 7 mars la déclaration suivante:

On demanda à McLurg: "Si les mineurs acceptent une réduction de salaire, la compagne réduira-t-elle le prix du charbon pour le consommateur?" Il répondit: "Non, nous avons besoin de fonds pour nos actionnaires et nos détenteurs d'obligations."

D'après cette déclaration, même en dépit du fait que les mineurs furent en définitive forcés d'accepter une réduction de salaires, cela ne rapportera pas un sou de bénéfice aux consommateurs, mais cela ne fera qu'ajouter aux profits distribués par la compagnie aux actionnaires. L'article continue ainsi:

Dans son rapport annuel, on voit que, durant la période de cinq ans finissant en 1921, elle a payé en dividendes $5,350,000 sur les actions privilégies et $7,786,376.12 sur les actions ordinaires. Elle a aussi placé $9,500,000 au fonds de réserve. Depuis lors, elle a obtenu $4,500,000 du Gouvernement du Dominion pour une fabrique de tôles. Elle possède aujourd'hui et la fabrique et l'argent.

[M. Woodsworth.]

Dans le dernier numéro du *Canadian Railway Employees' Monthly*, il y a un article écrit par M. J. B. McLachlan, rédacteur du *Glace Bay Herald*, d'où j'extrais les lignes suivantes:

La Besco a été organisée en 1920 dans le but principal d'éliminer toute répétition de frais de production alors existants à cause de compagnies indépendantes de charbon exploitant des mines dans les mêmes régions. La Besco a diminué ces frais ou elle ne les a pas diminués. Les mineurs prétendent qu'elle les a diminués. On peut prouver que les deux compagnies distinctes qui existaient avant la fusion firent l'une et l'autre des affaires avec succès sur le marché de Montréal durant deux générations; et si les vieilles compagnies ont pu faire cela avec des frais généraux plus élevés, alors la Besco peut faire mieux grâce aux conditions plus favorables de la coalition. Voici ce que le colonel Thomas Cantley a dit à ce sujet l'autre jour, en parlant de la vieille Nova Scotia Steel and Coal Company qui pouvait rivaliser avec les autres sur les marchés ouverts avant la coalition Besco:

"De 1884 au 31 décembre 1920, période de trente-six ans, les recettes de la compagnie Scotia furent de $33,307,329.96; comme il est dit plus haut, il n'y eut perte que durant une seule année, en 1897, et le montant de cette perte fut insignifiante, soit moins de $5,000. Le total des dividendes payés durant la période d'activité de la compagnie fut de $7,452,758.32, la balance des recettes étant remise sur la propriété."

La Besco a éliminé toute duplication des frais de production et elle est aujourd'hui en meilleure posture que les anciennes compagnies de la Nouvelle-Ecosse pour écouler le charbon à Montréal contre tous concurrents.

Quelle est donc la cause de tout ce chômage et de cette faim? N'est-ce que le résultat d'une dépression industrielle ordinaire ressentie plus ou moins partout? Le jeu que la Besco joue, c'est d'abaisser les échelles de salaires de façon à pouvoir obtenir le charbon à meilleur marché pour ses aciéries, ses navires, ses mines, ses scieries, et les chaudières de ses mines de charbon. Un autre but de ce jeu est d'obtenir un tarif plus élevé de façon que tous les autres qui emploient du charbon sur le littoral de l'Atlantique, de Sydney à Montréal, paient plus cher pour leur charbon. Le chômage et la faim sont les armes dont elle se sert pour amener à composition le Gouvernement, le pays et les mineurs.

M. McMASTER: Qui écrit cela?

M. WOODSWORTH: M. J. B. McLachlan, dans le dernier numéro du *Canadian Railway Employees' Monthly*. Pour prouver que la coalition actuelle devrait être capable de réussir sur le marché de Montréal, M. McLachlan cite une autre déclaration que l'on trouve aux pages 7 et 8 du rapport annuel de la Dominion Steel Corporation et des compagnies qui la composent, pour l'année écoulée le 31 mars 1921 Voici:

"A ce sujet, dit M. Wolvin, je désire attirer l'attention des détenteurs d'actions privilégiées sur le fait que le rapport de l'exercice fait voir que les dividendes sur vos actions, pour les trois compagnies mentionnées, ont été gagnés cinq fois. Je n'ai certes pas besoin d'insister sur le fait que les affaires sont très satisfaisantes dans le moment. Ceci étant donné, il m'est très agréable de pouvoir dire que, durant le premier trimestre de l'exercice actuel, finissant le 30 juin, la Dominion Steel Corporation, après avoir pourvu à la dépréciation, au fonds d'amortissement et aux

intérêts sur les obligations, a fait des profits équivalents à trois fois le montant requis pour le paiement des dividendes réunis sur ses actions privilégiées et sur les actions privilégiées des compagnies qui la composent."

Les mineurs accusent la Besco d'avoir refusé délibérément de vendre du charbon sur le marché de Montréal l'an dernier et de s'être servie et de se servir du chômage et de la faim des mineurs comme moyen de réduire les frais des producteurs et d'augmenter les prix exigés des consommateurs de charbon. Les mineurs, dans leur misère, ne sont rien que des gages dont se sert la Besco pour forcer la main au Gouvernement et au pays. Une réduction de 10 p. 100 dans les salaires des mineurs rapporterait chaque année à la Besco un million et demi de plus; un tarif plus élevé rapporterait à la Besco des millions provenant des goussets des acheteurs de charbon. En ayant le charbon à meilleur marché pour ses propres entreprises, la Besco ferait encore au moins un autre demi-million.

Et les délégations de la Besco à Ottawa au sujet du tarif ne se contentent pas de réclamer simplement un tarif plus élevé. Voici quelques-unes des choses que la Besco demande qu'on lui donne avant d'assurer le pays et les mineurs que le chômage et la famine vont cesser au Cap-Breton: que le Gouvernement subventionne la transformation du charbon en coke pour prendre la place de l'anthracite; que le Gouvernement augmente la subvention accordée pour le transport du charbon sur les chemin de fer, cette subvention devant être accordée aussi pour le charbon expédié par la mer; et que l'on accorde une plus grande protection à l'acier canadien et à ses sous-produits. En un mot, la Besco tient le pays à la gorge et elle essaie d'échafauder la plus formidable machination de chantage que le pays ait jamais vue.

Ce ne sont pas seulement les mineurs et l'Est qui protestent contre la situation et qui demande au Gouvernement de faire quelque chose. J'aimerais à lire quelques paragraphes d'un éditorial du *Winnipeg Evening Tribune* du 28 mars, discutant le droit de douane proposé, sous le titre de "Une solution incomplète." Il est dit:

On prétend que l'augmentation proposée du droit sur le charbon menu américain, de 14c. à 50c. la tonne, offre une solution aux difficultés de l'industrie minière de la Nouvelle-Ecosse.

L'article continue:

Même si la réduction proposée des salaires n'a pas lieu et si l'échelle actuelle des salaires est maintenue, cela ne dédommagera pas les mineurs pour les irrégularités de l'emploi, et même avec une plus grande régularisation de l'emploi, leur situation n'en sera pas meilleure. Les salaires des mineurs de charbon dans la Nouvelle-Ecosse sont beaucoup plus bas que dans l'Alberta, par exemple, comme le montrent clairement les chiffres suivants, relatifs aux salaires quotidiens, publiés récemment par le département du Travail:

	Alberta	Nouvelle-Ecosse
Mineurs à la tâche (moyenne)..	$8 33	$7 25
Mineurs travaillant à la main ..	7 02	4 60
Manœuvres sous le sol..	6 03	3 65

On ne peut espérer trouver une solution raisonnable et permanente au malaise industriel de la Nouvelle-Ecosse tant que les ouvriers, ceux qui touchent les salaires les plus bas particulièrement, n'auront pas de plus forts salaires et un emploi plus stable.

L'opinion publique au Canada ne permettra pas que l'on apaise l'état de choses actuel par un simple relèvement du droit d'entrée sur la houille. On peut difficilement affirmer que le peuple du Canada éprouve du respect pour la British Empire Steel Corporation. Il faut démontrer que le droit s'impose réellement.

J'aimerais à bien faire comprendre ce point à mes amis de la droite.

Il faut démontrer que ce droit s'impose réellement. Les mineurs ont prétendu que l'on a réduit les salaires afin de pouvoir verser des dividendes sur le capital majoré. S'il est réellement nécessaire de relever ce droit pour permettre aux exploitants de houillères canadiens de soutenir au Canada la concurrence avec les producteurs américains, le pays a le droit de savoir qui profitera de cette augmentation de droit. Seule une commission peut établir ces faits à la satisfaction de tous, par un examen.

Si le gouvernement fédéral peut légalement imposer un droit dans l'intérêt de l'industrie de la Nouvelle-Ecosse, il a au même degré le droit moral d'instituer d'abord un examen complet quant à la nécessité de ce droit.

L'hon. M. MACDONALD: Que dit mon honorable ami de la requête faite au gouvernement fédéral par le premier ministre Greenfield de l'Alberta à l'effet de placer ce droit d'entrée sur la houille menue? Qu'a-t-il à dire également au sujet de l'attitude du premier ministre Greenfield qui proteste contre la réduction du droit sur le gros charbon?

M. WOODSWORTH: J'espère avant la fin de la soirée, ou plutôt la matinée, s'il faut que nous poursuivions, étudier la question de la houille de l'Alberta. En attendant, il me suffira peut-être de déclarer que je ne suis pas du tout responsable des déclarations du premier ministre Greenfield.

Un hon. DEPUTE: Il est douteux qu'il soit lui-même responsable.

M. WOODSWORTH: Je ne pourrais dire s'il l'est ou non, mais les députés de l'Alberta peuvent s'occuper de cette question. L'article de rédaction ajoute:

Si le Gouvernement fédéral est assez faible pour prélever un droit sans examen préalable, à la simple demande de la coalition du commerce de l'acier et du charbon de la Nouvelle-Ecosse, en guise de solution au présent malaise industriel, il établit un dangereux précédent pour la solution des autres différends industriels par le même moyen.

Je ne pense pas qu'il soit déraisonnable de prétendre que, avant d'accorder aux exploitants de houillères la mesure prévue dans le budget, on devrait établir, comme on le dit dans cet article, une commission chargée de faire un examen. Je sais parfaitement que le Gouvernement peut prétendre qu'il n'a pas le pouvoir d'agir, mais j'aimerais lire un paragraphe d'une lettre adressée récemment par le ministre du Travail à l'association internationale des machinistes de Montréal. Le ministre du Travail dit:

Je suppose que vous devez vous attendre, comme premier pas vers le règlement du différend de la Nou-

velle-Ecosse, qu'un examen soit fait dans le but de déterminer la responsabilité; et vous devriez savoir que le Gouvernement fédéral n'a pas le pouvoir d'aller en Nouvelle-Ecosse assigner une seule personne à comparaître devant lui pour rendre témoignage et déposer des livres de comptabilité de sorte que toute tentative de la part du Gouvernement fédéral de faire un examen ne serait qu'une farce, vu que le président et les autres directeurs de la British Empire Steel Corporation pourraient simplement refuser d'agir et de comparaître après avoir été assignés ou de faire voir des livres ou des documents.

Cette déclaration d'un ministre de la couronne est extraordinaire.

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami prétend-il que cette déclaration est fausse?

M. WOODSWORTH: Je suppose que le ministre maintient sa déclaration.

L'hon. M. MURDOCK: Non, pas nécessairement. Il importe peu de savoir...

M. WOODSWORTH: Je suppose qu'il maintient sa déclaration?

L'hon. M. MURDOCK: Naturellement, mais l'honorable député prétend-il que ce n'est pas une déclaration exacte et que le gouvernement fédéral peut agir en Nouvelle-Ecosse?

M. WOODSWORTH: Certainement, monsieur l'Orateur.

M. GARLAND (Bow-River): Très bien!

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable député pourrait-il trouver un avocat de marque au pays pour soutenir cette opinion?

M. WOODSWORTH: C'est une doctrine très originale. En réalité, dans toute l'histoire du Canada, des commissions ont examiné toute sortes de questions dans toutes les parties du pays. Des commissions royales ont examiné la question du bois à pâte,—une commission ambulante qui examina cette question.

L'hon. M. MACDONALD: Mais ces examens se rapportaient à des sujets où ce parlement pouvait donner suite aux conclusions des commissions au moyen de lois. L'honorable député ne sait-il pas que, il y a seulement deux mois, le Conseil privé a jugé que ce parlement n'a pas le pouvoir de faire des examens au sujet des différends industriels et qu'il jugea que la loi des enquêtes sur les différends industriels est inconstitutionnelle?

M. WOODSWORTH: Je suis sûr que le ministre de la Défense nationale peut difficilement défendre ce point de vue. La décision du Conseil privé ne déclarait inconstitutionnelle que la loi des enquêtes sur les différends industriels. Elle ne touchait à aucun sujet de ce genre.

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami ne ferait pas une telle déclaration, je pense, s'il avait lu le jugement du Conseil privé avec attention. Le Conseil privé a décidé que le gouvernement fédéral n'avait pas le droit d'envoyer une commission ou d'autoriser une commission à aller dans le domaine d'un gouvernement provincial et d'assigner un individu à comparaître devant cette commission pour rendre témoignage.

M. WOODSWORTH: En vertu de la loi sur les différends industriels, dans le dessein de mettre fin à certains conflits?

L'hon. M. MURDOCK: En vertu d'aucun règlement.

M. GARLAND (Bow-River): Que dites-vous de la loi contre les coalitions?

M. WOODSWORTH: Oui, qu'en dites-vous? Cette loi ne nous autorise-t-elle pas à assigner des témoins ici?

L'hon. M. MURDOCK: Je suis heureux que mon honorable ami me pose cette question, car c'est précisément ce que nous cherchons à savoir. Avec les jugements que nous avons par devers nous je crains fort que nous n'ayons pas ce droit.

M. McMASTER: Alors ce serait mieux de l'obtenir.

M. WOODSWORTH: Je suis entièrement d'accord avec l'honorable député de Brome: il faudrait l'obtenir, sinon, il vaudrait autant abandonner la partie comme gouvernement fédéral. Il me semble que c'est le comble de l'absurde pour un ministre de la Couronne de déclarer à la députation que nous n'avons pas le pouvoir de nous enquérir de ce qui touche au bien-être des citoyens dans aucune des provinces de ce pays. Le ministre du Travail croit-il que nous ne pourrions pas faire une enquête comme celle qui a été faite il y quelques années sur le coût de la vie? Est-ce impossible? Veut-il prétendre que nous ne pouvons pas faire une enquête sur ce qui se passe actuellement sur les Grands lacs au sujet des coalitions?

L'hon. M. MURDOCK: Dans la cause de la commission du Commerce le Conseil privé a décidé que nous n'avions pas le pouvoir de faire des enquêtes sur le coût de la vie. Pour bien comprendre dans quelle position nous sommes, mon honorable ami devrait lire ces jugements. Je souhaiterais qu'il eût raison et que nous puissions faire quelque chose de ce qu'il désire; mais nous sommes

en face d'un fait accompli et non d'une théorie comme celle dont mon honorable ami parle.

L'hon. M. STEVENS: Par l'intermédiaire d'un de ses comités, le Parlement a fait une enquête sur le coût de la vie.

L'hon. M. MURDOCK: En effet, mais mon honorable ami se souviendra qu'après une autre enquête, l'affaire ayant été soumise au Conseil privé, ce dernier déclarait que le gouvernement fédéral n'avait pas droit en matière de "propriété et droits civils" d'empiéter sur les attributions des provinces.

L'hon. M. STEVENS: Jamais le Conseil privé n'a décidé de rien de tel.

L'hon. M. MURDOCK: Le dossier est là pour le dire.

L'hon. M. STEVENS: Non pas pour ce qui est d'une enquête parlementaire.

L'hon. M. GRAHAM: Peut-être que l'honorable député de Winnipeg-Centre pourrait continuer.

M. WOODSWORTH: J'avais deux remarques à faire précisément à ce point-ci. S'il en est comme l'ont déclaré les ministres, nous avons une raison excellente d'abolir tout appel au Conseil privé. Au surplus je ne crois pouvoir rendre un plus grand service à la population du pays, ce soir, en lui signalant l'attitude du Gouvernement dans une crise de cette sorte. Je veux bien ne pas m'occuper de l'aspect légal. L'autre jour il me tombait sous la main une coupure de journal où il était question de la situation en Europe. C'est un article de Rothany Reynolds publié dans le *Montreal Star* et citant le grand industriel Herr Arnold Rechberg, le roi du pétrole. En parlant de ce qui se passe là-bas il dit:

Les chefs des industries du charbon et du fer exerçent sur l'Allemagne un empire plus absolu que ne le faisait Guillaume II.

Je crois que nous pourrions en dire autant des chefs de l'industrie du charbon et de l'acier au Canada, si ce que prétendent les ministres est exact. Je voudrais leur demander: Après tout qui sont ces gens qui affrontent tout le pays? Nous avons parlé, ici, de la responsabilté du gouvernement et je pense qu'il en a une part. Nous avons parlé de la responsabilté du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et je crois qu'il en a, lui aussi, une part. Mais je dirais qu'en premier lieu ce sont les directeurs de la compagnie qui sont responsables. Qui sont-ils pour pouvoir ainsi défier le peuple du Canada? Le peuple du Canada a intérêt à le savoir. Quels sont les directeurs de la *British Empire Steel Corporation*? Ce sont:

R. M. Wolvin, président, Montréal (Qué.); le major-général sir Newton J. Moore, C.C.M.G., vice-président, Londres (Angleterre); J. E. McLurg, vice-président, Sydney (N.-E.); l'honorable C. P. Beaubien (sénateur), Montréal (Qué.); sir Trevor Dawson, Londres (Angl.); Hector McInnes, c.r., Halifax (N.-E.); W. D. Ross, Toronto (Ont.); J. F. M. Stewart, Toronto (Can.); Galen L. Stone, Boston (Mass.); J. P. Middlesboro, Glasgow (Ecosse); le très honorable lord Invernairn, Glasgow (Ecosse); F. W. Ross, Québec (Qué.); Geo. F. Downs, New-York (N.-Y.); l'honorable J. P. B. Casgrain (sénateur), Montréal (Qué.); R. F. Hoyt, New-York (N.-Y.); Lorne Webster (sénateur), Montreal (Qué.).

Je ferai observer ici que trois des directeurs sont domiciliés en Angleterre, trois aux Etats-Unis; deux seulement vivent en Nouvelle-Ecosse. L'un d'eux est l'avocat de la compagnie, et, suivant les journaux, l'un des hommes impliqués dans cette affaire de corruption de l'ancien premier ministre de Terreneuve. Trois des directeurs sont des sénateurs, dont la responsabilité est claire en cette crise. Je dirais que tous, sauf le vice-président, M. McLurg, sont des propriétaires non-résidants. Quel est l'état d'esprit de M. McLurg, le vice-président? Nous avons lu ses paroles:

Ils vont perdre la partie. Nous avons les atouts. Qu'ils chôment six mois, peu importe. Tôt ou tard, ils viendront à nous.

Voici le capitalisme flambant nu et éhonté! Dans l'avenir, je n'en doute pas, on placera cette déclaration de McLurg à côté de cette autre déclaration caractéristique de M. Paton, plus véridique que certains des autres capitaines d'industrie quand il a proclamé que "ces usines n'étaient pas construites pour la gloire de Dieu, mais pour le profit des actionnaires". Ces hommes tiennent en leurs mains les destinées d'un grand nombre de nos concitoyens. Ce matin, le comité de secours à Ottawa a reçu un télégramme portant qu'aujourd'hui il est en Nouvelle-Ecosse 27,200 personnes dépendant absolument du public pour vivre.

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami me permettra de lui rappeler qu'au dire de M. Lewis, chef des United Mine Workers of America, cette association fournit les fonds aux grévistes.

M. WOODSWORTH: Quels que soient les fonds que fourniront dans l'avenir les United Mine Workers, il faut en croire, à mon avis, les agents du comité de secours, des gens absolument désintéressés et qui, ce matin encore, ont transmis ce télégramme à Ottawa:

Les gardes-malades de la Croix-Rouge signalent une sérieuse insuffisance d'alimentation. Le comité de secours local a un déficit de $11,000 et la situation empire.

Nous ne pouvons pas comme Parlement, fermer les yeux sur une situation pareille. Certes, une responsabilité nous incombe. Le bureau de direction que je viens de mentionner est peut-être responsable au premier chef. L'organisation ouvrière aux Etats-Unis, a peut-être sa responsabilité pour ce qui est de secourir des camarades au Canada. Mais le Gouvernement fédéral ne saurait éluder la responsabilité de prendre aujourd'hui des mesures. Nous possédons certains pouvoirs et même les ministres en conviendront. Nous proposons de faire de nouvelles concessions à la compagnie juste au moment où se commettent ces excès. Le moins que le Gouvernement puisse faire, c'est de refuser absolument de nouvelles concessions tant que nous n'aurons pas obtenu un règlement équitable de ce différend.

M. PUTNAM: L'honorable député attribue-t-il la grève actuelle au remaniement des droits sur le charbon?

M. WOODSWORTH: Je ne le prétends pas, mais je prétends par contre que nous n'avons pas le droit d'apporter aux droits la moindre modification favorable à la corporation, avant que celle-ci sauvegarde les intérêts de ses employés.

L'hon. M. MACDONALD: L'honorable député ignore-t-il qu'il existe plusieurs compagnies houillères indépendantes en Nouvelle-Ecosse, en dehors de la British Empire Steel Corporation? Dans mon comté, trois autres compagnies exploitent les charbonnages.

M. WOODSWORTH: Je suis bien au fait de l'existence de quelques autres compagnies, de très petites houillères, comme le ministre le sait fort bien.

L'hon. M. MACDONALD: Dans le comté de Cumberland, il y a la Maritime Coal Company, une très grande compagnie, qui possède une ligne de chemin de fer particulière, et le long de ce réseau, au moins quatre ou cinq compagnies exploitent avec succès les mines.

M. WOODSWORTH: Je passe à une autre région pour quelques instants. Parfois, les députés néo-écossais nous demandent pourquoi nous bornons nos investigations aux charbonnages de l'Est et avons peu de chose à dire au sujet de l'Ouest. A maintes reprises, je me suis efforcé d'attirer l'attention de la Chambre sur la situation en Nouvelle-Ecosse, parce qu'elle y est plus critique qu'ailleurs. Mais les difficultés en Alberta ont grandi récemment de manière si alarmante que, malgré l'heure avancée, puisque ce n'est pas le désir de la Chambre, semble-t-il, de continuer demain la considération de cette affaire, je me crois tenu d'étudier le plus brièvement possible la situation à un point de vue plus vaste, en tant qu'il s'agit de l'Alberta. D'abord, mes amis les agriculteurs me permettront de leur dire qu'ils n'ont pas très bien compris l'importance de l'industrie houillère au Canada; ils n'ont guère saisi combien il est essentiel de trouver quelque solution permanente à cette question entière de notre exploitation charbonnière.

Je désirerais citer quelques chiffres statistiques concernant l'importante industrie houillère. En premier lieu, je rapporterai le témoignage de M. Corless relatif aux régions agricoles:

En mettant ensemble la superficie cultivable, au point de vue du climat et de la qualité du sol, y compris les vallées des hautes terres, on constate que l'étendue des terres propres à la culture est moins de 15 p. 100 de la superficie totale du Canada. Il reste donc 85 p. 100 du territoire qui ne pourront jamais servir, d'une manière permanente, qu'à l'exploitation minière. Ajoutons qu'un tiers de la superficie cultivable contient des minerais de toute richesse.

Voici maintenant un état fourni par M. Dowling au rapport du 12e congrès géologique international. A ce sujet, M. Corless s'exprime ainsi:

Je relève dans le rapport si remarquable de ce dernier des chiffres étonnants sur les réserves de houille que contient le Canada.

	Par milliard de tonnes
Provinces maritimes (principalement la Nouvelle-Ecosse)	10
Province du Nord-Ouest (principalement l'Alberta)	1,132
Colombie-Anglaise	76
Territoire du Yukon	5
Territoire du Nord-Ouest (bassin du Mackenzie et nord de l'Alberta)	5
Iles arctiques	6
Total	1,234

Ce chiffre fantastique de 1,234 millards de tonnes, c'est-à-dire 35,000 fois autant que la consommation totale actuelle du Canada, défie l'imagination. C'est environ 60 p. 100 de plus que la réserve actuelle de toute l'Europe; presque autant que toute l'Asie et 1/6 du monde entier.

Je voudrais qu'on cesse d'exploiter cette immense richesse de manière malheureuse et antiéconomique en vigueur jusqu'ici, sans parler du défaut d'entente et de coopération entre les ouvriers et les concessionnaires. Plusieurs d'entre vous se rappellent sans doute que le gouvernement anglais a fait faire une enquête sérieuse dans l'exploitation des mines de charbon. Dans son rapport monsieur le juge Sankey dit ceci:

D'après les témoignages entendus jusqu'ici, le système d'exploitation est jugé mauvais, et il faudrait le remplacer soit par la nationalisation ou par quelque mode d'unification en le faisant racheter par l'Etat ou en adoptant le système de la régie intéressée.

Dans un temps où le régime de l'exploitation privée est mis en question, il est utile de pren-

dre connaissance de quelques-uns des témoignages qui ont été rendus devant cette commission. Les réponses opposées aux représentants du travail, M. Smillie, M. Hodges, et sir Léo Money, méritent d'être pesés par les Canadiens en ce pays où les grands industriels n'ont pas encore la puissance qu'ils ont atteinte en Europe.

En Canada, les mines sont la propriété de particuliers ou des administrations provinciales ou même du gouvernement fédéral. Les principales se trouvent dans l'Alberta, ce qui m'autorise à en parler ici, puisque la Chambre a juridiction dans ce domaine en Alberta, car les ressources naturelles de cette province appartiennent à l'Etat fédéral.

Je veux exposer brièvement la situation qui existe dans cette industrie. J'ai ici la liste des sociétés et particuliers qui ont obtenu des concessions de mines par application des règlements miniers en vigueur dans l'Alberta; ces concessionnaires sont au nombre de 802. J'ai une autre liste portant les noms de 353 exploitants des terrains miniers concédés dans l'Alberta. Dans l'Ouest on se plaint que l'exploitation est trop avancée. Ce chiffre de 353 exploitant des régions houillères de l'Alberta est fort éloquent.

Au sujet de la situation générale de cette industrie je désire lire un extrait d'un rapport publié par la division des terrains houillers du département de l'Intérieur.

Le droit de mine dans les houillères fut, jusqu'en 1907, concédé par vente, et à partir de cette date par bail seulement. Un décret en date du 9 mai 1907 a transformé la forme définitive du contrat en concession à bail au lieu de lette patente. Un droit de mine est prévu et perçu sur toute la houille extraite des terrains obtenus de la couronne par application des règlements existant depuis le 6 avril 1901; mais on n'exige aucun droit de mine, sur le rendement des mines concédées antérieurement à cette date et les concessionnairs ne font pas de déclaration sur les quantités extraites des mines acquises sans l'obligation de payer un droit d'exploitation.

La quantité de charbon extraite des mines de l'Alberta, acquises par concession à bail au cours de l'année 1924, atteint 1,694,172 tonnes, et le rendement total des mines concédées par lettre patente en exécution des règlements, durant la même période, fut de 710,899 tonnes, ce qui porte à 2,405,071 tonnes la quantité de charbon soumise au payement des droits de mine en 1924. Ces chiffres ne comprennent pas la quantité extraite de 28,000 acres de terrains houillers vendus par l'administration avant le 6 avril 1901, date à laquelle est venu applicable le règlement imposant le payement d'un droit de mine, ni le rendement des terres scolaires. Comme les exploitants de ces 28,000 acres ne sont pas obligés de faire de déclaration ni de verser des droits de mine, les quantités extraites de ces terrains ne figurent que dans le rendement total attribué à la province.

Le rendement total des houillères de l'Alberta, d'après les chiffres du bureau fédéral de la statistique, est comme suit:

Année	Tonnes
1920 les quantités extraites furent..	6,907,765
1921 " " " "	5,909,217
1922 " " " "	5,990,911
1923 " " " "	6,848,538
1924 " " " "	5,175,226

D'après les chiffres fournis à ce département, la quantité totale de houille extraite des mines de cette province au cours de l'année civile 1924, fut de 5,175,226 tonnes, tandis que la quantité de houille extraite et assujettie à des droits s'est élevée à 2,405,071 tonnes. Il s'ensuit donc que, durant cette période, la quantité de houille extraite des mines exploitées par des compagnies particulières, fut de 2,770,155 tonnes, laquelle quantité comprend aussi le charbon extrait des terrains acquis par achat de la couronne en vertu des règlements, antérieurement à la date du 6 avril 1901, aussi bien que la houille extraite des terres scolaires.

D'après les règlements concernant l'exploitation des houillères, le paiement d'une redevance de 5c. par tonne est exigé ainsi qu'un loyer annuel au prix de un dollar par acre. Les terrains houillers ont été vendus à venir jusqu'à l'année 1907, au prix de $10 l'acre pour les droits d'extraction de surface et de $7 l'acre pour les droits miniers seulement, le tout sujet au paiement d'une redevance de 7c. par tonne.

Je citerai également quelques faits saillants tirés d'une brochure intitulée "Coal Statistics for Canada"; les chiffres en question ont été recueillis par le bureau fédéral de la statistique. La valeur du capital placé dans l'exploitation des houillères en 1923, se décomposait ainsi qu'il suit:

Bâtiments..	$44,408,155
Approvisionnements..	1,214,629
En espèces et effets à recevoir..	6,020,628
	$51,643,412

M. McMASTER: Il s'agit des charbonnages de l'Alberta?

M. WOODSWORTH: Exactement. Et je continue:

Valeur du rendement, 1923..	$28,018,303
Salaires, 1923..	$16,749,909
Nombre des ouvriers, 1923..	9,917

J'appelle tout particulièrement l'attention de mes honorables collègues sur ces chiffres. Pour 227 jours de travail en 1923, les mineurs ont touché un salaire moyen de $741. Nous entendons souvent des assertions échevelées touchant les salaires énormes des mineurs de houille. Or, voici des chiffres officiels qui font voir, qu'en 1923, les mineurs n'ont travaillé que durant 227 jours et que la moyenne des salaires fut de $741.

D'après les renseignements qui m'ont été fournis par l'inspecteur en chef des mines de la province de l'Alberta, le 16 mars 1925, les mineurs n'ont travaillé que durant 209.95 jours en 1923 et 190.21 jours seulement en 1924; voilà un indice que les chiffres du bureau fédéral de la statistique sont un peu trop élevés sur ce point et il faut réduire la moyenne annuelle des salaires des mineurs en proportion. En 1923, les salaires payés représentent une somme de $1,618,042. Le nombre

des employés à salaire n'était plus que de 675. Et quil me soit permis d'ouvrir une nouvelle parenthèse afin de signaler le très grand nombre de fonctionnaires généreusement rétribués dans ces exploitations minières; il est facile de le constater en calculant la moyenne des traitements qu'ils touchent au regard de la moyenne des salaires payés aux mineurs.

M. SHAW: Quelle somme représentent ces traitements?

M. WOODSWORTH: Je n'ai pas calculé la moyenne, mais j'ai pris note du fait suivant: Dans le cours de l'année 1923 le nombre des employés à salaire fut diminué de 140, mais les traitements accusent une augmentation de $132.519.

Maintenant, finissons-en avec ces chiffres:

Frais divers d'exploitation..	$6,692,295
Rendement total en tonnes de 2,000 livres des mines de bitumineux et de lignite..	6,854,397

Je tiens aussi à appeler l'attention de mes honorables amis sur le fait que 73 p. 100 de la quantité de houille extraite des mines de la province, furent consumés et 27 p. 100 furent perdus. Cete perte de 27 p. 100 se décompose ainsi qu'il suit:

	Pourcentage
(a) Par absentéisme..	1.2
(b) Manque de commandes..	18.4
(c)Défaut de moyens de transport.. ..	3.2
(d) Accident de mines..	0.7
(e) Autres causes..	3.5
	27.0

Puis-je faire aussi observer en passant,—l'expression "tonnes de 2,000 livres" rappelle ce fait à ma mémoire,—que les exploitants de houillères en règle générale ont adopté la coutume de payer les mineurs en proportion du nombre de tonnes de 2,240 livres ou tonnes anglaises qu'ils extraient et de vendre la houille sur le pied de la tonne de 2,000 livres, dite tonne américaine; voilà encore une grave injustice. Si nous avons au pays des étalons de mesure auxquels nous devons nous en tenir, on devrait suivre le même système en ce qui regarde la houille.

A l'heure actuelle, une commission royale siège dans la province de l'Alberta pour étudier sous ses divers aspects le problème de l'exploitation des charbonnages. Les conclusions de la commission, cela va de soi, ne sont pas encore du domaine public. En l'absence de ces conclusions, toutefois, je désirerais citer quelques extraits d'un rapport ayant trait à l'industrie houillère de l'Alberta. Ce rapport date de 1919 et il fait voir assez bien les difficultés que doivent surmonter les mineurs de cette province. Voici:

Nombre de mines ne sont exploitées que durant six mois de l'année ou moins. Si l'on pouvait arriver à rendre l'exploitation des charbonnages plus constante, la conséquence serait l'abaissement du prix de la houille au bénéfice du consommateur et du travail assuré pour le mineur.

Et un peu plus loin:

Les dispositions de la loi en ce qui regarde les conventions ouvrières, le règlement des différends et autres questions intéressant patrons et employés, ne sont pas satisfaisantes.

Et encore:

A nombre de mines, les conditions de vie et de logement ainsi que les questions concernant la santé et l'hygiène, sont loin d'être satisfaisantes.

Et encore:

Dans certains centres de mineurs les moyens d'éducation ne sont pas suffisants.

Et puis:

Beaucoup de frais de premier établissement ont été perdus parce qu'on n'a pu se procurer des renseignements sûrs touchant les biens-fonds et les conditions du marché avant de commencer les exploitations et aussi parce qu'il n'y avait pas de capitaux pour mener les travaux à bonne fin.

Encore:

Des ventes considérables ont été perdues à la suite de la cessation de travaux, de disette de wagons, de fausses représentations au sujet de la dimension et de la qualité de la houille.

Ce n'est pas tout:

Vos commissaires sont d'avis qu'il y aurait une économie notable si les propriétaires établissaient quelque agence centrale d'achats afin de standardiser l'outillage de même que la force motrice employée provenait d'usines centrales d'énergie situées dans les diverses régions minières. L'adoption de ces suggestions au regard de vos commissaires, abaisserait le prix d'achat du charbon et ne serait pas seulement une épargne pour le consommateur mais augmenterait la vente. Comme cette province possède les plus riches mines de charbon de l'univers, cet héritage doit être gardé avec un soin jaloux. Vos commissaires recommandent donc que vous obteniez du gouvernement fédéral qu'ils soient investis de tous les pouvoirs nécessaires pour la sauvegarde de cet actif national.

Voilà pour cette industrie. Maintenant, laissez-moi vous faire connaître brièvement ce que pensent les mineurs de la situation actuelle. J'eusse été heureux de porter ce sujet à l'attention de la Chambre avant ce jour, mais le règlement m'en a empêché. Cependant, je m'étais promis de profiter de la première occasion pour donner à la Chambre et au pays une idée de la situation presque désespérée qui sévit parmi les mineurs de l'Alberta. Pas plus tard que le 2 mars, j'ai reçu le télégramme suivant:

Mineurs et familles dans la détresse—plus de crédit—plusieurs sans travail depuis le 19 mars 1924—les autres n'ayant été occupés que quelques jours depuis onze mois. L'accord expiré le 18 octobre, cependant les exploitants essaient de nouvelles réductions et des conditions de travail libre. Voulons savoir si le Gouvernement va tenter de régler ce problème.

J'ai reçu un grand nombre des feuilles de paye de la compagnie. La lecture de ces feuil-

les que je ne me donnerai pas la peine d'imposer à la Chambre montre clairement que les histoires que l'on a racontées au sujet de salaires exorbitants ne sont que de la pure fiction. Il se peut que, dans de rares cas, des mineurs, engagés à la tâche dans des conditions très favorables, soient grassement payés, mais ils chôment durant une très grande partie de l'année. Comme mon correspondant m'a écrit le 12 mars:

Cette compagnie—la Hillcrest Collieries Limited—en temps ordinaires, emploie environ quatre cents hommes avec de nombreux chefs sans importance, y compris trois administrateurs généraux et un directeur gérant. Son rapport annuel financier de 1924 a montré des profits énormes.

Laissez-moi vous lire un autre passage que j'ai reçu de Nordegg le 23 février:

Le chômage dans le district n° 18 est fort grave. A Nordegg seulement, il y a cent cinquante sans-travail et quatre cents ouvriers ne sont occupés que deux jours par semaine. On voit partout de la pauvreté et de la misère dans cette froide région vu qu'il y a un grand besoin de vêtements et de nourriture.

Il y a quelques jours, j'ai reçu la lettre suivante du même district et de la même personne. Je prie la Chambre de m'écouter attentivement:

Il y a dans cette province dix mille chômeurs et les mineurs de l'Alberta qui travaillent ne gagnent pas suffisamment pour se soutenir vu que la compagnie garde leur paye pour le paiement de leur loyer durant la grève; la pauvreté et le dénûment règnent partout et il ne vient aucune aide de nulle part; les femmes et les enfants meurent de faim; les exploitants profitent de cette situation et violent l'entente qui a été arrêtée entre le district n° 18 et l'association des mineurs de houille de l'ouest du Canada.

Ecoutez ce qui suit:

Nous avons épuisé tous les moyens autorisés par la loi du pays. Nous avons adopté la méthode de Murdock "d'aller au pied du trône". Rien n'a été négligé pour obtenir du pain et des vêtements sans violer la loi, mais on nous a toujours répondu non. Maintenant, pour la dernière fois, nous demandons au Gouvernement, par votre intermédiaire, de trouver le moyen de nous donner à manger. Nous ne voulons pas nous faire justice à nous-mêmes, mais il faut que les femmes et les enfants aient à manger. Par conséquent, au nom des cinq cents ouvriers unis de Nordegg et dans l'intérêt des affamés de l'Alberta, je vous prie d'obtenir quelque chose pour les nôtres. Toute la situation est plus sérieuse que ne le supposent le ministère King et l'opposition de la Chambre.

Monsieur l'Orateur, le ministre du Travail (l'honorable M. Murdock) et le Gouvernement nous ont dit que la Nouvelle-Ecosse possède les mines de charbon de cette province; qu'elle reçoit des droits sur chaque tonne de houille qui sort de ces houillères; qu'elle donne les puits de mines à bail à la British Empire Steel Corporation. Je tiens à faire observer que dans l'Alberta c'est le Gouvernement fédéral qui loue les mines de charbon, que c'est lui qui touche les droits et je demanderai au ministre du Travail,—je regrette de ne pas le voir à son siège,—quelle excuse il invoquera pour ne rien faire.

M. IRVINE: La loi constitutionnelle.

M. WOODSWORTH Je ne pense pas qu'elle s'applique dans ce cas-ci. Assurément puisque les ressources naturelles de la province d'Alberta sont retenues par le Gouvernement fédéral et puisque le Trésor national en touche les redevances, le ministère est en droit d'intervenir. Une ou deux citations seulement pour exposer le point de vue des mineurs, et j'aurai terminé. Je tiens à faire bien remarquer que j'essaie d'exposer à la Chambre ce soir un sujet dont on ne lui a pas souvent donné connaissance, c'est-à-dire la situation des mineurs, des ouvriers qui exploitent eux-mêmes, par leur travail manuel, les mines du Canada. Voici ce qu'a dit le secrétaire des *United Mine Workers of America* le 30 mars:

Vous trouverez ci-inclus le budget de famille du mineur portant des prix cueillis de renseignements parvenus de divers établissements miniers du district n° 18; vous constaterez au premier coup d'œil qu'il dépasse de beaucoup les salaires des mineurs de ce district. Dans le district n° 18 la moyenne des jours de travail, au cours des trois dernières années, a été de 125. Le salaire moyen, aux termes de la convention conclue entre exploitants et mineurs était, selon la *Gazette du Travail* publié par le département du Travail, Ottawa, de $9.08 par relai, ce qui fait $1,135 pour un total de 125 jours. Les manœuvres employés tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des mines, gagnent $6.89 par jour, soit $1,040 pour un total de 125 jours. Le 10 octobre 1924 les salaires des mineurs subirent une baisse de 12½ p. 100, ce qui, si on prend ensemble les mineurs régis par contrat et les manœuvres, nous donne pour les ouvriers des mines de tout le district n° 18, un salaire moyen de $958.

Le budget de famille publié par le ministère du Travail est tablé sur les données de cinq villes dans la province d'Alberta, à savoir: Calgary, Edmonton, Lethbridge, Medicine-Hat et Drumheller. La moyenne est de $21.09 par semaine pour une famille de cinq, soit $1,082.12 pour 52 semaines. Ce budget n'inclut par le vêtement et les divers; il est donc clair que le budget que publie le département du Travail reste bien en deçà de celui que j'inclus sous ce pli, où les prix sont exactement ceux que coûtent ces objets dans les établissements miniers du district n° 18; ce dernier budget nous donne un total, y compris le vêtement et autres détails, de $1,865.51.

Quant à la modification projetée du tarif il est rien que juste, je crois, d'exposer l'opinion du *United Mine Workers of Alberta*. Voilà quelque temps le ministre de la Défense nationale me posa une question: je voudrais lui répondre ce soir par la bouche des mineurs d'Alberta:

Vous trouverez également ci-inclus un état des frais de transport de la houille des mines à Pocahontas, Virginie de l'Ouest à Winnipeg et aussi de Younghieghheny, Pennsylvanie, à Winnipeg, qui atteignent en moyenne $7 la tonne, et le secrétaire de la Western Canada Coal Operators' Association nous fait tenir que cette houille est vendue aux acheteurs de Winnipeg à un prix inférieur aux frais de transport. Il est évident à mes yeux que ce charbon est mis sur le marché

à Winnipeg à un prix aussi dérisoire pour capter le débouché de Winnipeg et de la région à l'est de cette ville, et le fermer au charbon de production canadienne. Les frais de transport depuis le pas du Nid-de-Corbeau jusqu'à Winnipeg sont de $5.20 et le charbon se vend $4.50, f.o.b. aux mines, ce qui fait un prix de vente de $9.70 la tonne pour ce charbon à Winnipeg; on voit du coup que les exploitants miniers du district n° 18 ne sauraient faire concurrence au charbon américain qu'on expédie actuellement à Winnipeg.

J'ai une autre communication des mineurs au sujet des droits de douane:

Les chefs et membres du conseil du district n° 18, United Mine Workers of America, protestent vigoureusement contre la décision du gouvernement fédéral modifiant le tarif douanier sur le gros charbon, houille grasse, importé des Etats-Unis au Canada, parce qu'il en résultera un chômage plus étendu dans toutes les mines des district n° 18.

Une dernière citation, monsieur l'Orateur. Cette fois c'est le président des United Workers of Alberta qui parle:

L'exécutif des mineurs du district n° 18 reconnaît que l'industrie houillère dans l'Ouest se trouve dans une situation grave par suite d'un développement trop intense. Cela le ministre du Travail lui-même en convient de même que tous ceux qui connaissent assez les affaires de l'industrie houillère; mais en dépit de cette situation déplorable, de nouvelles compagnies ne cessaient d'entamer et d'exploiter de nouveaux gisements houillers dans l'Ouest canadien. Malgré nos appels réitérés aux autorités les priant d'agir, ce développement inconsidéré bat son plein et la conséquence inéluctable sera que les mineurs déjà voués à cette industrie verront diminuer de plus en plus leur emploi. Le Gouvernement devrait intervenir immédiatement pour mettre fin à l'exploitation des ressources naturelles de l'Ouest s'il a le souci d'éviter des conséquences extrêmement graves dans l'avenir. Les mineurs sont d'avis que le gouvernement fédéral devrait créer un tribunal et conférer audit tribunal l'autorité d'examiner les régistres et les livres en vue de déterminer les bénéfices que réalisent toutes les entreprises houillères de ce district. Nous croyons que ce tribunal devrait avoir l'autorité d'enquêter sur tous les aspects de l'industrie afin d'empêcher les diverses compagnies exploitantes d'entamer plus avant nos gisements de houille. A vrai dire la seule solution parfaite de la difficulté, aux yeux des mineurs, serait la nationalisation des houillères qui seraient exploitées sans la direction de spécalistes pratiques.

J'ai signalé, monsieur l'Orateur, quelques-uns des abus qui résultent du régime actuel de production. Les frais généraux sont très élevés; les directeurs et hauts employés sont nombreux; il y a les actions majorées et partout l'organisation laisse à désirer. Ce vice d'organisation est vraiment inévitable dans les petits charbonnages. Quiconque a visité les mines de l'Ouest sait que lorsqu'on exploite douze ou vingt mines distinctes dans une petite zone, l'organisation est presque toujours défectueuse: il faudrait les organiser de quelque manière. Les gisements sont surexploités; et laissez-moi vous rappeler que toutes ces compagnies tiennent leurs concession du Gouvernement fédéral. Par dessus tout on a, ce qu'il y a de plus important au point de vue des ouvriers, et du pays aussi, ce me semble, le manque de travail, le chômage. A une heure aussi avancée je ne tenterai pas d'en exposer la solution. J'espérais discuter cette question à un moment antérieur de la session; alors j'aurais pu traiter longuement un projet de résolution qui figure en mon nom au Feuilleton et qui est ainsi conçu:

La Chambre est d'avis que des mesures doivent être prises pour recouvrer, à l'usage du peuple, les mines de houille qui sont actuellement exploitées dans l'intérêt des corporations privées plutôt que pour les besoins du public.

Je m'en rapporte à la Chambre de décider du sort de cette propostion, en exprimant l'opinion que c'est de cette manière seulement qu'on peut espérer résoudre les problèmes qui demandent instamment une solution.

(M. Marier propose le renvoi de la suite du débat.)

Cette motion est adoptée.

PROJET DE LOI D'INTERET PRIVE—3e LECTURE

3e lecture,

Après délibération en comité général, de deux projets de loi:

Le premier (bill n° 30), déposé par M. Anderson, ayant pour objet de corriger une erreur de rédaction dans le chapitre 166 des Statuts de 1924, intitulé: "Loi faisant droit à James Henry Kirkwood."

Le 2e (bill n° 33), déposé par M. Michaud, concernant la Restigouche Driving and Boom Company.

La séance est levée à minuit et trente-cinq minutes mercredi matin.

Mercredi, 22 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

CHEMIN DE FER ET TRANSPORTS MARITIMES

M. EULER présente le premier rapport du comité des chemins de fer et de la Marine marchande exploités et contrôlés par le Gouvernement, ainsi conçu:

Votre comité demande que ses procès-verbaux et dépositions soient imprimés de jour en jour pour l'usage des membres du comité, et que l'article 74 du règlement soit suspendu à cet effet.

—Je propose l'adoption de ce rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: La motion ne concerne que l'impression des procès-verbaux?

M. EULER: C'est tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le comité ne demande pas à siéger tandis que la Chambre est en session?

M. EULER: Non.

(La motion est adoptée.)

CHEMINS DE FER, CANAUX ET TELEGRAPHES

Par M. CAHILL:

3e rapport du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.

COMITE DE LA BANQUE ET DU COMMERCE

M. VIEN présente le deuxième rapport du comité de la banque et du commerce.

Votre comité a étudié le bill n° 35, loi concernant la Compagnie d'Assurance Mutuelle du Canada sur la Vie, et il a été convenu d'en faire rapport sans modification.

M. HOCKEN: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas compris le rapport. Le greffier veut-il le traduire?

Le rapport est lu ainsi en anglais:

Your committee have considered Bill No. 35, respecting the Mutual Life Insurance Company of Canada, and have agreed to report the same without amendment.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu oralement sont indiquées par un astérisque.)

REMBOURSEMENTS D'IMPOT

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

Quelles remises ou réductions d'impôts sur le revenu et de taxes sur les profits d'affaires, s'il en est, ont été accordées par arrêté ministériel au cours du dernier exercice?

L'hon. M. CARDIN (au nom du ministre des Douanes):

Nom	Montant
Wellesley Hospital Limited..	$ 2,482.10
William Davies Company, Limited.	£ 36,312
Edward Gurney Estate..	$ 3,397.27
Edward H. Gurney..	777.33
Frank Stafford..	1,867.15

La remise versée à la William Davies Co., Ltd., fut payée au gouvernement du Royaume-Uni,—voir alinéa "c" de l'article 3 du chapitre 11 des statuts de 1916.

LE QUAI HARRIS, COMTE DE VICTORIA, N.-E.

M. DOUCET demande:

1. Quels travaux a-t-on faits au nouveau quai Harris, comté de Victoria (Nouvelle-Ecosse), dans les années 1923 et 1924?

2. Le travail a-t-il été fait à l'entreprise ou à la journée?

3. Dans le premier cas, qui était entrepreneur, quel était le prix du contrat, et a-t-on demandé des soumissions?

4. Quels étaient les noms des soumissionnaires et le prix de chaque soumission?

5. Si le travail a été fait à la journée, combien de personnes a-t-on employées, quels sont leurs noms, le tarif des salaires payés, le nombre de jours de travail de chaque employé et le nombre des chevaux employés?

6. Combien a-t-on payé pour les différentes catégories de matériaux, à qui a-t-on payé ces matériaux, et à quel prix?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. Au cours de 1924-1925 il a été construit à New-Harris, comté de Victoria (N.-E.), un quai long de 136 pieds, à piles d'encaissement et à travées, avec des abords d'une longueur de 100 pieds, et un entrepôt de 12 pieds par 16.

2. A l'entreprise.

3. (a) D. A. Cameron.

(b) Prix tablé sur l'unité, approximativement $6,820.03. Chiffre de l'estimation définitive $5,834.11.

(c) Oui.

4. D. A. Cameron.. .. .. $6,820.03
Thomas D. Morrison.. .. .. .. 7,259.51
Kenneth D. McKay.. .. .. .. 7,547.32
Musgrave & Sons Limited.. .. 8,350.00

5. Répondu sous le n° 2.

6. (a) Matériaux fournis à l'entrepreneur par le département au prix de revient:

D. G. Kirk & Sons, Ltd., 1,343 pieds linéaires de billes créosotées à 75c., $1,007.25; 850 pieds linéaires de billes créosotées à 85c., $722.50; 6,567 pieds, m.p., bois de construction traité au créosote, à $95 du mille pieds, $623.86.

St. John Iron Works, 3,922 livres de gros clous en fer et en fil métallique, $196.10.

(b) Matériaux fournis par l'entrepreneur,—pas de renseignements.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

LES RELATIONS COMMERCIALES ENTRE LE CANADA ET L'AUSTRALIE

M. MacLAREN demande:

Au moment actuel où l'on négocie avec l'Australie de meilleurs arrangements de commerce, pourquoi retient-on à Ottawa le commissaire canadien du commerce auprès de ce pays?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce): Comme M. D. H. Ross, notre commissaire du commerce en Australie, se trouvait en Canada, profitant du congé régulier accordé à tous les commissaires de commerce on l'invita à accompagner les délégués envoyés aux Antilles pour y étudier la situation commerciale. Non seulement était-il en ce moment le seul commissaire de commerce disponible mais encore il possède des aptitudes exceptionnelles et une grande expérience en négociations de ce genre. Pour le moment M. Ross reste à Ottawa: il prépare la conférence qui doit avoir lieu ici au mois de juin. Pendant ce temps l'agence australienne est sous la direction fort compétente de l'adjoint de M. Ross qui est à l'emploi du département depuis bon nombre d'années

et qui, au dire de M. Ross lui-même, saura résoudre tout problème qui peut surgir en Australie pendant l'absence du commissaire. M. Ross compte retourner en Australie dès qu'il aura terminé les préparatifs de la conférence relative aux Antilles.

CONVENTION RELATIVE A LA CHASSE PELAGIQUE DU PHOQUE

L'hon. M. TOLMIE demande:

1. Quelle durée reste-t-il au Traité de la chasse pélagique du phoque signé à Washington le 7 juillet 1911?
2. Dans quelles conditions peut-il se terminer?
3. Quelle territoire ce traité intéresse-t-il?
4. Y a-t-il eu augmentation marquée des troupeaux de phoques depuis l'application du traité?
5. Dans ce cas, quels sont les chiffres?
6. Quels revenus le gouvernement du Canada a-t-il tirés de cette source depuis la signature du traité?
7. A quoi a-t-on utilisé ces revenus?
8. Le Gouvernement se propose-t-il de demander l'abrogation du traité?

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. La durée de son application n'est pas précisée.

2. Au moyen d'un préavis, de douze mois, que l'un ou plus des intéressés fait tenir, par écrit, à tous les autres en aucun temps après le 15 décembre 1925.

3. Les eaux de l'océan Pacifique septentrional au nord du 30e parallèle de latitude nord, la mer de Behring, la mer de Kamchatka, la mer d'Okhotsk et la mer du Japon.

4. Oui.

5. Sur les îles américaines où se fait la chasse aux phoques—les îles Pribilof—il y avait en 1912, d'après le recensement qui en a été fait, 215,738 phoques. En 1924, leur nombre s'était élevé à 697,158. On n'a pas les chiffres pour les îles russes et japonaises.

6. $694,548.16.

7. Une somme de $60,663.75 a servi à indemniser ceux qui ont été reconnus comme étant lésés par le traité. Le reliquat a été versé au fonds du revenu consolidé.

8. Le ministre de la Marine et des Pêcheries étudie la question depuis quelque temps déjà.

LES RECETTES DES DOUANES EN 1925

M. McCREA demande:

1. Quel est le total des recettes du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1925, provenant de toutes les sources dépendant du département des Douanes?
2. Cela comprend-il tous les versements au comptant?
3. Sinon, quelles sont les autres contributions au comptant?
4. Combien, sur ce total de recettes, chaque province contribue-t-elle, pour chaque source de revenu?

L'hon. M. CARDIN (pour le ministre des Douanes):

1. $305,945,251.35.

2. Oui.

3. Répondu sous le n° 2.

4.

Province	Droit d'importation	Taxes d'accise	Droits d'accise	Recouvrements	Taxe de guerre sur le revenu	Taxe sur les bénéfices commerciaux	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouv.-Ecosse	2,646,110 74	1,425,189 13	34,350 02	29,790 09	847,525 14	28,334 55	5,271,047 70
Ile du P.-E.	136,526 17	83,297 51	39,158 93	765 42			
Nouv.-Brunsw.	4,349,091 95	1,259,616 44	220,357 69	27,743 87	754,373 89	24,516 71	6,635,700 55
Québec	32,760,989 41	30,207,311 32	28,147,605 27	288,996 18	19,445,059 74	690,377 07	111,540,338 99
Ontario	56,168,585 99	41,017,142 42	8,398,022 07	277,240 00	25,765,482 06	1,513,661 31	133,230,133 85
Manitoba	6,854,637 41	4,126,180 53	869,537 43	41,183 25	3,477,069 32	153,817 53	15,522,425 47
Saskatchewan	1,239,606 05	913,898 99	49,702 14	16,908 34	872,028 03	51,239 03	3,143,382 58
Alberta	2,594,436 37	1,949,513 25	591,438 26	10,690,38	1,163,911 16	48,366 00	6,358,355 42
Colombie-Britannique	13,387,030 58	5,179,585 07	632,607 77	60,800 31	3,855,447 21	192,969 48	23,308,440 42
Territoire du Yukon	94,557 74	24,421 83	.....	2,311 65	66,596 36	.....	187,887 58
Service de sûreté	.....	.....	.....	422,553 01	.....	.....	422,553 01
Service spécial	.....	.....	.....	3,741 93	.....	.....	3,741 93
Département des Douanes et de l'Accise	.....	311,357 45	.....	1,184 15	.....	.....	312,541 60
Colis postaux d'Angleterre	6,798 38	1,903 87	.....	.....	.....	.....	8,702 25
Total	120,238,370 79	86,589,417 81	38,982,779 58	1,183,908 58	56,247,492 91	2,703,281 68	305,945,251 35

LE BUREAU TELEGRAPHIQUE D'ASSINIBOIA

M. HOPKINS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il un bureau de télégraphe dans la ville d'Assiniboia province de la Saskatchewan?

2. Dans ce cas, quelles en sont les dépenses et les recettes annuelles?

[L'hon. M. Low.]

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. Pour l'exercice 1923-1924: (a) $1,644; (b) $41.58.

UN TROUPEAU DE BISONS AU YUKON

M. BLACK (Yukon) demande:

Est-il vrai que le Gouvernement, à la prière et sur la demande de M. Robert Lowe, du Yukon, est à la veille de transporter et d'établir au Yukon un troupeau de bisons? Quand cela doit-il se faire?

2. Combien de ces animaux doit-on envoyer au Yukon?

3. Dans quelle partie du territoire ce troupeau sera-t-il installé?

4. Doivent-ils être placés dans des parcs ou laissés en liberté?

5. Des gardiens seront-ils nommés pour les surveiller, et dans ce cas combien?

6. Cette entreprise a-t-elle l'approbation du personnage qui au dire du Gouvernement s'occupe "actuellement de préparer un programme d'administration en vue de protéger les indigènes et de conserver les animaux sauvages"?

7. Quel est l'objet de cette entreprise projetée?

8. Quel sera approximativement le coût de cette entreprise?

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur):

1. Non.

2 à 8. Répondu sous le n° 1.

M. L. M. FORTIER

M. BLACK (Halifax) demande:

1. M. L. M. Fortier représentait-il le Gouvernement quand il a pris possession du parc du fort Anne aux termes des minutes?

2. Le Gouvernement l'avait-il autorisé à fermer autour du rempart le chemin que les citoyens avaient construit pour le trafic en sens unique?

3. Dans l'affirmative, quand la décision a-t-elle été prise, et quelle est cette décision?

4. M. Harkin a-t-il promis une enquête?

5. Dans l'affirmative, quand a-t-elle été tenue et qui était présent?

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur):

1. M. Fortier a été nommé surintendant honoraire du parc en avril 1917. Le parc a été créé en vertu d'un décret de l'exécutif daté du 24 janvier 1917. M. Fortier ne représentait pas le département de l'Intérieur lors de l'établissement du parc.

2. La route contournant les remparts n'a pas été fermée aux voitures hippomobiles et allant dans un sens unique. Sous le régime des règlements du parc on ne l'a pas ouverte aux voitures automobiles. Les règlements du parc en ce qui regarde la circulation des automobiles portent ce qui suit:

Il ne sera permis à une automobile d'entrer dans aucun parc et d'y circuler sauf par telles routes et rues du parc que le ministre aura désignées ou désignera de temps à autre.

En sa qualité de représentant du ministère M. Fortier doit mettre en vigueur les règlements du parc. On n'a pas donné d'instructions spéciales touchant la défense aux automobiles de passer par cette route.

3. Répondu sous le n° 2.

4. Quand nous avons reçu une protestation contre la défense de laisser circuler des automobiles sur cette route, nous avons averti notre correspondant que le département s'occupait de sa plainte.

5. Le département recueille des renseignements et s'il juge nécessaire qu'un fonctionnaire du ministère dirige une enquête sur les lieux, cette enquête aura lieu.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN DEMANDES DE DEPOT DE DOCUMENTS

FRAIS D'IMPRESSION

Par M. SUTHERLAND:

1. Combien au total le Gouvernement actuel a-t-il dépensé depuis son arrivée au pouvoir, pour les impressions publiques faites en dehors de l'Imprimerie nationale?

2. Quels sont les noms des maisons ou particuliers auxquels ces impressions ont été données, quelle a été la part de chacun, à quels prix, pour chaque année depuis la formation du ministère actuel?

QUAI DU GOUVERNEMENT A LOCKEPORT

Par M. JONES:

1. Le Gouvernement a-t-il par achat ou autrement acquis depuis 1921 un quai à Lockeport, Nouvelle-Ecosse?

2. Quand et de qui l'a-t-il acquis?

3. Quel prix a-t-il payé?

4. A-t-on réparé ou agrandi la propriété depuis cette acquisition?

5. Dans ce cas, quand l'a-t-on fait, et à quel prix?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics): Je vois sous la rubrique "Avis de motions pour production de documents" qu'on demande le même renseignement sous forme d'une demande de documents. Je suis d'avis que cette question doit être mise de côté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que l'honorable député (M. Jones) soit ici. Le ministre veut-il dire que ce renseignement est demandé sous forme de demande de dépôt de documents?

L'hon. M. KING: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ne pas transformer cette question en demande de documents et ne pas les réunir toutes deux.

M. l'ORATEUR: La question serait transformée en demande de dépôt de documents?

L'hon. M. KING: Oui.

M. JONES propose:

Qu'on dépose devant la Chambre:

Copie des rapports, estimations, états, devis, offres, comptes, pièces justificatives, correspondances et autres papiers afférant au quai du gouvernement à Lokeport, Nouvelle-Ecosse, et aux réparations et rallonges de ce quai depuis 1921.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'imagine que c'est là la motion à laquelle le ministre des

Travaux publics faisait allusion. Je ne vois aucune raison de ne pas répondre à la question.

L'hon. M. KING: Tous les renseignements, je pense, se trouveront dans le rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, mais cela devrait se trouver au hansard, comme le demande M. Jones, à moins que ce ne soit trop long.

L'hon. M. KING: Ce n'est pas trop long, mais pourquoi avoir deux rapports?

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici ce que je veux dire. A moins d'être trop longue, il n'y a pas de raison pour que cette question demeure sans réponse. Il ne me semble pas qu'elle doive être trop longue. J'imagine que l'honorable député veut la voir figurer au hansard. Il ne m'en a jamais parlé.

L'hon. M. KING: Le même renseignement est demandé dans les deux cas. Je ne vois pourquoi l'on pose deux demandes pour les mêmes renseignements. Si l'honorable député veut avoir ce renseignement sous forme de document, c'est parfait; et s'il veut une réponse directe, c'est encore parfait, mais pourquoi donner deux réponses à la même question?

Le très hon. M. MEIGHEN: La production de documents ne répond pas à la question.

M. l'ORATEUR: La motion est adoptée.

(La motion est adoptée.)

PRETS A LA GRECE ET A LA ROUMANIE

Par l'hon. M. MANION (pour l'hon. M. Stevens):

Copie de toute la correspondance et des documents divers que les gouvernements de la Roumanie et de la Grèce ont échangés avec le gouvernement du Canada, le haut-commissaire ou autre représentant du Canada, au sujet du règlement des dettes de ces gouvernements envers le Canada.

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): L'honorable député qui a inscrit cette motion n'est pas présent. Il me semble que dans sa forme actuelle, cette motion ne répond pas à l'intention de son auteur et je proposerais que nous attendions son retour. Ce Gouvernement ne peut pas déposer la correspondance entre la Roumanie et la Grèce.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'intention n'est pas de demander cela.

L'hon. M. ROBB: Je crois que nous devrions réserver la motion jusqu'au retour de mon honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois pouvoir prendre sur moi de dire qu'on ne demande pas cela; l'on entend la correspondance entre la Roumanie et la Grèce d'une part et le gouvernement du Canada et le haut commissaire d'autre part.

L'hon. M. ROBB: Nous pourrions peut-être attendre.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député suit l'un des comités qui siègent actuellement. Il n'y a pas de raison pour ne pas adopter cette motion avec cette modification.

Le très hon. MACKENZIE KING: La réunion de ces pièces demande un certain temps, car il faudra communiquer avec le haut commissaire. Adoptons la motion ainsi modifiée.

(La motion ainsi modifiée est adoptée.)

L'INSPECTEUR DES PENITENCIERS

Par M. DOUCET (pour M. Black (Halifax):

Copie de toute correspondance, rapports, documents, télégrammes ou mémoires que le département de la Justice a échangés avec d'autres départements ou ministres ou particuliers depuis six mois au sujet de la nomination d'un inspecteur des pénitenciers, et se rapportant surtout au refus d'accepter comme titulaire le colonel Eric-W. MacDonald, d'Halifax.

(La motion est adoptée.)

LE CHAMP DE MANŒUVRES BORDEN

M. BOYS: Je désire appeler l'attention du Gouvernement et du département de la Défense nationale sur les dépêches d'Ottawa et de Kingston, en date du 20 avril publiées dans le *Toronto Telegram*:

Le déménagement du corps d'aviation du camp Borden au camp Mohawk à Deseronto est à l'étude au ministère de la Défense nationale où l'on a déclaré aujourd'hui qu'il en est simplement question et que la chose n'est qu'à l'état de projet. L'on considère le camp Borden trop éloigné des communications, et les casernes érigées en premier lieu par la commission d'aviation hors d'état d'être réparées.

La dépêche de Kingston, portant la même date, dit:

Charles Hanna, M.P., de Belleville, travaille à faire substituer le camp Mohawk, considéré beaucoup mieux situé, au camp Borden. D'après différentes personnes au fait des choses, le terrain du camp Borden est mal approprié aux exercices aéronautiques que le Gouvernement a en vue. Mohawk serait l'endroit idéal pour cela. Mohawk permettrait aussi des manœuvres d'hydravion et l'on dit que ce serait une raison du déménagement.

Je désire savoir si la question est à l'étude, si une décision a été prise, et, dans l'affirmative, quelle est cette décision. J'aimerais que le Gouvernement ou le ministre de la Défense nationale répondît.

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Mon honorable ami trouvera au procès-verbal une question qui couvre le sujet qu'il a mentionné.

Le très hon. M. MEIGHEN: Une question?

L'hon. M. MACDONALD: Cette question paraîtra au Feuilleton demain. Le département a étudié le sujet, mais n'en est pas encore venu à une décision.

VALEUR DES PRODUITS AGRICOLES

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat): Hier, mon honorable ami d'Elgin-Est (M. Stansell) a attiré l'attention du Gouvernement sur un dossier que l'on avait demandé à la dernière session et qui n'aurait pas été déposé. Je dirai à mon honorable ami qu'après avoir consulté les procès-verbaux de l'an dernier, je trouve que les documents dont il demandait la production furent déposés sur le bureau le 19 mai 1924.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. MARLER: Monsieur l'Orateur, bien qu'il se présente tous les jours en cette Chambre maintes questions sur lesquelles il est très difficile, vraiment, presque impossible, de s'entendre, il me semble qu'il s'en trouve une sur laquelle nous devrions être d'accord, et c'est au sujet des explications que nous, comme députés de la Chambre des communes, donnons à la Chambre et, conséquemment, au public, sur l'exposé financier que soumet le ministre des Finances dans son discours sur le budget. Ces explications, monsieur l'Orateur, devraient être d'une nature qui permît au public de bien comprendre la teneur de cet exposé financier—son exactitude, sa portée et son effet. Naturellement, je sais très bien que la critique raisonnable est avantageuse; on ne peut supprimer ce genre de critique; mais la critique s'inspirant d'une connaissance insuffisante des faits ou du parti pris produit deux résultats: premièrement, on jette la confusion dans l'esprit du public; et, deuxièmement, on crée des doutes sur les actes des représentants de la couronne responsables de la préparation et de la présentation de l'exposé budgétaire. Maintenant, vous admettrez, monsieur l'Orateur, et tous les honorables députés admettront, je crois, que l'existence de soupçons contre les représentants de la couronne relativement à la préparation et à la présentation de cet exposé ne peut être à l'avantage du public ou de ce Dominion en général.

Au cours de ce débat, monsieur l'Orateur, il s'est fait certaines assertions dont l'inexactitude est des plus regrettables. Dans d'autres cas, les faits ont été dénaturés par simple esprit de parti. Et maintenant, le public n'y comprend plus rien. Aujourd'hui, dans la mesure de mes ressources, je vais tenter de faire disparaître certaines de ces inexactitudes, d'expliquer convenablement cet exposé financier, sa signification et sa portée, et aussi, si je le puis, de fournir quelques explications sur l'état des finances de ce pays.

Je vais d'abord m'occuper de l'état que nous a soumis le ministre intérimaire des Finances. Je vais le revoir, et l'examiner assez soigneusement. Je vais tenter de donner aux item qui s'y trouvent leur emploi particulier; et je tenterai aussi d'indiquer les rapports, la portée et l'effet que la dette de nos chemins de fer peut avoir sur les états financiers que l'on a soumis de temps à autre à cette Chambre et, conséquemment, au pays. Maintenant, j'ai ici l'exposé que le ministre intérimaire des Finances soumet sur l'état financier pour l'exercice écoulé le 31 mars 1925, et il déclare que les recettes de l'exercice ont été de 344 millions de dollars. Puis il passe aux dépenses qu'il divise en deux parties; d'abord, on traite des affaires ordinaires du pays; ensuite, de tout ce qui n'est pas considéré comme affaires ordinaires, savoir, les avances aux chemins de fer. La première partie est également divisée sous trois rubriques: Dépenses ordinaires, dépenses imputables sur le capital, et dépenses spéciales. Maintenant, si nous examinons la première partie de cet état, voici ce que nous trouvons,—et je demanderai au service sténographique de bien vouloir inscrire ces chiffres en colonnes ce qui en rend la lecture beaucoup plus facile. Comme je l'ai dit, les recettes de l'année se sont élevées à 344 millions de dollars. La première partie traite des dépenses ordinaires du Dominion:

Dépenses ordinaires..	$319,700,000
Balance sur les dépenses ordinaires..	24,300,000
Dépenses de premier établissement..	18,077,000
Balance..	6,223,000
Dépenses spéciales..	4,400,000
Balance (après avoir pourvu aux affaires ordinaires du pays)..	1,823,000

Ce qui concorde avec le revenu de $344,000,000. En second lieu, nous en arrivons à cette partie des affaires du pays qui n'est pas ce qu'on appelle les affaires ordinaires; dans cette catégorie, le ministre intérimaire des Finances déclare avoir placé les chemins de fer et d'autres avances—de fait, presque toutes sont des avances aux chemins de fer—jusqu'à concurrence de $19,527,000. Il déduit de cette somme, après avoir pourvu aux affaires ordinaires du pays, le reliquat de $1,823,000 ainsi qu'une augmentation de $4,000,162 dans la valeur de certaines propriétés, formant un total de $5,823,162 qu'il déduit des avances

aux chemins de fer, et il donne, comme chiffre de l'augmentation de la dette consolidée durant l'année, la somme de $13,703,838.

J'aimerais à expliquer ce que signifie cet exposé. Il est censé donner le chiffre de la dette consolidée et du revenu consolidé du pays et, comme résultat, l'augmentation nette du fonds consolidé seul. Il n'a rien à faire—et ce n'est pas le sens qu'on a voulu lui donner—avec la dette des chemins de fer envers le pays. C'est une chose absolument distincte et qui doit être traitée séparément, bien qu'à la vérité elle ait une certaine influence sur le fonds consolidé du pays, car tous deux sont connexes jusqu'à un certain point. Mais cet exposé ne concerne que le fonds consolidé du pays exclusivement. Ceci étant donné, il me semble que l'on a fait ici, relativement à cet exposé, certaines critiques absolument imméritées. De fait, j'ai l'intention de lire quelques-unes de ces critiques et de les consigner dans le hansard, car je les prendrai pour ce qu'elles valent au cours de mes remarques. Je ferai voir que cet exposé qui a été présenté par le ministre intérimaire des Finances (M. Robb)—et j'y reviendrai dans quelques instants—a été préparé et présenté précisément et exactement de la même façon que les exposés antérieurs ont été préparés et présentés à cette Chambre chaque année.

La première critique que je désire commenter est celle de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), et je regrette infiniment que cet honorable député ne soit pas à son siège cet après-midi. Je l'ai averti que je me proposais de citer ses paroles aujourd'hui. Je vais lire à la Chambre les critiques auxquelles je trouve à redire, car elles se rattachent beaucoup aux remarques que je me propose de faire. A la page 1699 de l'édition non revisée du hansard du 30 mars, mon honorable ami, parlant de l'exposé en question, a dit ceci:

> Le fait est que c'est un exposé d'une confusion désespérante et d'une inexactitude à vous dérouter. Je ne peux pas concevoir qu'il ait d'autre but que de tromper délibérément le public quant à l'état exact de nos affaires. C'est un subtil expédient destiné à protéger un gouvernement coupable et moribond contre la juste indignation d'un public dont l'opinion se réveille.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien!

M. MARLER: Mon honorable ami dit: "Très bien!" et les honorables députés siégeant derrière lui applaudissent. Mes honorables amis sont-ils fiers d'une déclaration comme celle-ci, venant d'un ex-ministre de la couronne qui dénigre la manière dont les exposés de cette nature sont préparés? Mon honorable ami va-t-il dire: "Très bien!" Est-il fier de cette déclaration?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis fier de son exactitude.

M. MARLER: Mon honorable ami dit donc que cette déclaration est exacte et que l'exposé présenté par le ministre intérimaire des Finances est inexact?

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien!

M. MARLER: Et qu'il n'est pas basé sur les exposés faits antérieurement? Mon honorable ami va-t-il dire cela?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami ferait mieux de continuer son discours. Je dis que les paroles de l'ex-ministre du Commerce (M. Stevens) sont absolument vraies. Je suggère à l'honorable député de citer ce que le chef du parti progressiste a dit à ce sujet.

M. MARLER: Je ne le cite pas du tout.

M. FORKE: Pour rétablir les faits, que le très honorable chef de l'opposition se donne la peine de relire mon discours et il verra qu'il s'accorde absolument avec les remarques de l'honorable député qui vient de parler.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vais en citer quelques extraits.

M. MARLER: Mon très honorable ami (M. Meighen) s'accorde mot pour mot, lettre pour lettre et point pour point avec l'ex-ministre du Commerce dans ce que ce dernier a dit, dans les sentiments qu'il a exprimés et dans tout ce qui est contenu dans cette critique en question, qu'il offre à la Chambre et au pays, quand il dit que le ministre intérimaire des Finances présente un exposé confus et que les fonctionnaires de la couronne préparent des états qui ne sont pas exacts, déclaration dont on pourra être fier et qu'on pourra citer quand le Gouvernement se préparera au prochain emprunt domestique. C'est une déclaration dont il y a lieu d'être fier, surtout parce qu'elle a été faite par un ancien ministre de la couronne. Ce n'est pas un simple député, notez-le bien, monsieur l'Orateur, mais un ex-ministre de la couronne qui déclare que l'exposé budgétaire déconcerte par ses inexactitudes et qu'il a pour but de tromper le public. Mon très honorable ami approuve chaque mot et chaque lettre de cette déclaration.

Passons à une autre critique faite par un autre ancien ministre de la couronne, l'honorable représentant de Fort-William (M. Manion), qu'on entend toujours avec un vif plaisir adresser la parole en Chambre, et qui a

exprimé son avis sans équivoque au sujet de l'exposé budgétaire et des explications subséquentes qu'on en a données; nous pouvons les rapprocher afin de leur rendre justice. C'est avec un vif plaisir qu'on entend mon honorable ami parler; mais en cette occasion il a dû penser qu'il parlait en un endroit où on ne l'entendrait pas et d'où ses paroles ne se répandraient pas dans tout le Canada, où les imputations lancées contre un ministre de la couronne n'attendraient pas les employés supérieurs de l'administration du pays, car voici les paroles qu'il prononça:

Ou bien allons-nous assister à une conspiration du silence, ou, ce qui est peut-être pire, va-t-on nous donner un tissu de demi-vérités, relativement à l'état des finances de notre pays? Je me rappelle une parole de Napoléon à un diplomate allemand: "Cet homme ment trop. Il est parfois nécessaire de mentir, mais pas toujours."

Monsieur l'Orateur, si ces honorables députés, anciens ministres de la couronne, se glorifient de déclarations de cette sorte, je ne les imite certainement pas. Si les honorables membres de l'opposition prennent plaisir à faire des déclarations de cette nature et à les faire circuler dans le pays, ils sont libres de goûter tout le plaisir qu'ils trouvent à de tels agissements; mais s'ils pensent rendre, à leur parti ou au pays, un service quelconque ils se trompent beaucoup, à mon avis. Des imputations de cette nature, lancées contre les fonctionnaires de l'administration et des ministres de la couronne, relativement à l'exposé de l'état des finances—non pas à l'égard de questions de politique, non au sujet de ce qui s'est produit ou de ce que renferme cet exposé, mais pour attribuer à ses auteurs l'intention réfléchie —de tromper et d'induire en erreur—sont inconvenantes, à moins qu'il ne soit assuré de l'exactitude de ses affirmations. En réalité, les déclarations qu'on a faites ne sont, en aucune façon, exactes. Je ne veux pas que mes honorables collègues se fient à ma parole quant à l'exactitude ou à l'inexactitude de ce que je dis aujourd'hui en Chambre.

Avant d'étudier plus au long ces critiques faites dans la Chambre et dans le pays par d'anciens ministres de la couronne, je rappelle à mes honorables collègues que, depuis six ans, nous avons eu quatre différents ministres des Finances au Canada, et sept différents exposés budgétaires. En 1919, sir Thomas White présenta l'exposé budgétaire. En 1920 et 1921, mon honorable ami de York-Ouest (sir Henry Drayton) était ministre des Finances et il déposa le budget. En 1922 et 1923, mon très honorable ami de Queen-Shelburne (M. Fielding) qui malheureusement, pour cause de maladie, n'est pas dans la Chambre aujourd'hui, était ministre des Finances et, pour l'heure, l'honorable député de Châteauguay-Huntingdon (M. Robb) agit en qualité de ministre des Finances. Il a fait deux exposés budgétaires, c'est-à-dire en 1924 et 1925. Monsieur l'Orateur, parce que je vous expose ces faits, parce que je vous les rappelle simplement, comme je le fais, vous devez supposer, et avec raison, que ces sept différents exposés budgétaires ont, selon toute apparence, été présentés de façon quelque peu différente. Vous seriez absolument justifié de penser que, quatre ministres des Finances ayant présenté des exposés budgétaires, ils l'ont fait au moins de quatre manières différentes. Mais vous serez étonné d'apprendre que ces sept exposés, relatifs aux finances du pays, se présentent presque sous une forme identique, avec cette réserve, que les discours prononcés par le très honorable M. Fielding, s'il m'est permis de le nommer, et par le présent ministre intérimaire des Finances (M. Robb) donnent des renseignements plus complets que les exposés présentés précédemment dans la Chambre. Si mes honorables collègues veulent bien me suivre un moment, je vais développer un peu ce point, car il a quelque importance, vu qu'on a dit que le dernier exposé budgétaire présenté à la Chambre l'a été d'une manière différente des précédents. Bien plus—et c'est ce que je veux maintenant faire ressortir—cet exposé de l'état financier du pays, qui est divisé en deux parties, la première se rapportant aux affaires ordinaires du pays et la seconde, aux autres affaires du pays, traite la répartition de nos recettes précisément de la même façon que les autres ministres des Finances l'avaient traitée, parfois. Afin de démontrer l'exactitude de cette affirmation, je veux examiner le discours prononcé par sir Thomas White le 5 juin 1919, que je trouve à la page 3273 du hansard. Je lis un très court paragraphe de ce discours. Sir Thomas White dit:

Maintenant, monsieur l'Orateur, après cet exposé de notre situation commerciale et financière, je vais étudier l'important problème que constitue l'estimation de nos dépenses pour l'exercice 1919-20 et les projets de revenus que le Gouvernement a en vue pour couvrir ces dépenses.

Je crois que si je passais rapidement en revue les résultats de notre exercice financier qui s'est terminé le 31 mars dernier, cela nous permettrait d'en arriver plus facilement à une conclusion relativement aux propositions qui vont être faites.

Voici le passage que je veux signaler à l'attention de mes honorables collègues:

L'an dernier, les dépenses à compte des services ordinaires du Gouvernement ont été de 240 millions et les dépenses à compte du capital se sont élevées à $22,000,000.

Mes honorables collègues voudront bien remarquer la similitude particulière et frappante

qu'il y a entre l'exposé de cet état et la manière avec laquelle l'état que je lis a été présenté. Je poursuis la citation:

Si nous suivons la coutume qui a été adoptée jusqu'à nos jours de traiter comme excédent la différence entre le revenu et les dépenses ordinaires, il appert que pour le dernier exercice financier, le Gouvernement a eu un excédent de $70,000,000 qui a été consacré aux frais de guerre. D'autre part, si nous appliquons notre revenu au paiement des dépenses ordinaires et extraordinaires, nous trouvons que l'excédent pour payer les dépenses de geurre a été de $48,000,000.

Que la députation me comprenne bien. Dans son discours, sir Thomas White ne se fait pas fort de montrer un excédent sur l'ensemble des dépenses. Il ne s'agit pas de cela du tout. Il a dit: nous avons tant de revenu. Nous l'avons appliqué d'abord au compte des dépenses ordinaires et ensuite au compte du capital, et il nous est resté une balance. Le ministre intérimaire des Finances a dit exactement la même chose à peu près dans les mêmes termes. Il dit: Sur le revenu encaissé j'attribue tant aux dépenses courantes et tant aux dépenses d'établissement. Il ajoute certaines dépenses que sir Thomas White, dans ce temps-là, n'avait pas ajoutées, et avec raison, parce que la guerre n'étant pas terminée, ce chiffre eût été très élevé. Il est vrai que, en cette année dont sir Thomas White parle, figurait au chapitre des sorties de fonds, un déboursé de $60,000,000 pour les chemins de fer, et je ne veux pas tromper la Chambre d'aucune façon. Ces avances aux chemins de fer étaient alors considérés comme placements productifs et n'apparaissaient pas au compte des dépenses annuelles du pays. Mais, l'année suivante, cette somme de 60 millions qu'on appelait en 1919 un placement productif était désignée comme un placement improductif par le ministre des Finances du jour, l'honorable député de York-Ouest. Etait-ce là agir d'une manière déconcertante? Sir Thomas White a-t-il eu l'intention d'induire en erreur le pays en agissant de la sorte? Il a agi de bonne foi; mais, lisant ces discours on est déconcerté de constater que ces $60,000,000 figurent une année à titre d'avances aux chemins de fer et que l'année suivante on en tient compte comme d'une valeur improductive, la chose est encore bien plus déconcertante lorsqu'il s'agit de l'exposé actuel qui nous dit, en termes clairs et précis, ce qui constituait en réalité les avances aux chemins de fer. Passons maintenant au discours que prononçait en 1920 l'honorable député d'York-Ouest. Je regrette qu'il ne soit pas ici pour entendre ce que je vais dire. Il prononça alors un admirable et excellent discours; rempli de chiffres, exacts il est vrai, mais parfois difficiles à comprendre et d'analyser, beaucoup plus difficile à analyser que l'exposé que l'on nous soumet aujourd'hui. Je ne veux pas dire du mal de mon honorable ami le député d'York-Ouest. Si j'avais été député à cette époque, je n'aurais pas dit comme l'honorable député de Vancouver-Centre:

C'est un subtil expédient destiné à protéger un gouvernement coupable et moribond. . . Je ne peux pas concevoir que ce budget ait d'autre but que de tromper délibérément le public quant à l'état exact de nos affaires.

Je ne me serais pas du tout servi d'un tel langage. Ce que je dis c'est qu'en citant le discours de l'honorable député d'York-Ouest, alors ministre des Finances, mes collègues découvriront encore le même partage entre les dépenses ordinaires et celles entièrement d'une autre nature. A ce sujet, je vois qu'à la page 2536 du hansard de 1920, il dit:

Le revenu de l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars...

Il s'agit du 31 mars 1920:

...atteindra, lorsque les comptes auront été fermés, $388,000,000. C'est le plus considérable qu'il y ait eu au pays.

Et voici où il parle du partage et les honorables députés voudront bien remarquer ses paroles:

Avec un revenu total de 388 millions et des dépenses ordinaires de 349 millions, on verra qu'au cours de l'exercice de 1919-1920 le Gouvernement après avoir fait face aux dépenses ordinaires, y compris une augmentation d'intérêt de près de 39 millions de plus que l'année dernière, a un surplus de 39 millions sur les dépenses ordinaires devant s'appliquer aux dépenses imputables sur le capital.

Mes honorables collègues ont-ils remarqué la similitude frappante dans ces exposés? Dans son exposé, l'honorable député d'York-Ouest dit: J'ai tant de revenu. Je vais l'appliquer d'une certaine façon et après l'avoir appliqué aux dépenses ordinaires, j'ai un excédent. Là encore il n'a pas voulu tromper la Chambre au sujet des dépenses ordinaires, pas plus que le ministre intérimaire des Finances. Mais voici ce que je veux faire ressortir:

Les affaires ordinaires du pays sont séparées, et avec raison, de l'administration de nos chemins de fer pour laquelle on tient une comptabilité distincte et entièrement différente; de la sorte, pour ce qui regarde nos dépenses ordinaires, nous pouvons toujours établir une comparaison raisonnable et juste et dire: Voici de ce côté nos affaires ordinaires, et de l'autre, voilà les affaires de nos voies ferrées qu'il faut traiter d'une manière tout à fait différente. Ceux qui s'occupent de l'administration des chemins de fer et étudient ces modes compliqués de comptabilité, constateront que cette ségrégation et cette classification constituent la

bonne méthode d'établir l'état financier du pays et d'en présenter l'exposé annuel au Parlement et au peuple canadien.

Je relèverai le discours subséquent de l'honorable député d'York-Ouest, car je tiens à tirer ce point au clair pour la députation, vu que l'honorable député de Vancouver-Centre a prétendu que cet exposé financier est destiné à induire en erreur le peuple canadien. En 1921, mon honorable ami d'York-Ouest a prononcé, comme ministre des Finances, un discours dont j'extrairai une brève citation pour le moment. A la page 3171 des débats de cette année-là il a déclaré:

Les revenus de l'année dépassent de $69,400,000 les dépenses ordinaires du pays, y compris toutes les pensions et toutes les dépenses de guerre et dépassent de $12,298,000 la somme totale des dépenses ordinaires en même temps que les frais du capital et de la guerre.

Pas un mot des avances faites aux chemins de fer; les avances faites aux chemins de fer n'entrent pas en ligne de compte dans cette ségrégation particulière et cette classification établies dans la comptabilité. Et, à mon sens, l'honorable député a eu parfaitement raison de ne pas les faire entrer ainsi en ligne de compte. Mais je prie les honorables députés d'en face de lire jusqu'au bout les discours que j'ai lus et d'observer la façon de procéder. Qu'ils lisent jusqu'au bout un des discours de sir Thomas White. Le chef de l'opposition (M. Meighen) sourit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pardon, je n'écoutais pas l'honorable député, j'étais à lire une lettre.

M. MARLER: Je regrette que mon très honorable ami ne s'intéresse pas à la question; il le devrait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne puis faire deux choses à la fois.

M. MARLER: Il se fait le défenseur d'assertions fausses faites de ce côté-là de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pardon, j'ai affirmé que l'honorable député de Brandon (M. Forke) a fait des déclarations équivalentes à celles de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens). J'ai relevé depuis le passage en question, et, avec la permission de l'honorable député, je lirai les mots mêmes prononcés par l'honorable député de Brandon et ils se passent de commentaire. A la page 1621 des débats de cette année, le rapport suivant est donné du discours de l'honorable député de Brandon:

Je tiens à ajouter, monsieur l'Orateur, que l'exposé financier donné à la Chambre ne représente pas exactement, fidèlement les conditions dans lesquelles le pays se trouve actuellement, non plus que notre état financier. Je dirai d'abord quelques mots des différentes méthodes de comptabilité adoptées par les gouvernements qui se sont succédé. Je ferai remarquer qu'en discutant ce sujet, je parle comme le commun des mortels qui n'a aucune connaisance de comptabilité; mais il me semble que le Gouvernement ne devrait éprouver aucune difficulté à établir ses comptes, de telle sorte qu'à la fin de l'année la généralité des gens puisse avoir une idée exacte de l'état de nos finances nationales.

M. MARLER: Fort bien. L'honorable député de Brandon a bien raison de dire qu'il n'est pas ferré en comptabilité comme l'honorable député de Vancouver-Centre; cet honorable député est un comptable et il n'est pas excusable d'avoir avancé ce qu'il a dit. L'assertion de mon très honorable ami manque d'à-propos. Toutefois, je ne parlais pas de l'honorable député de Brandon, mais de l'honorable député de Vancouver-Centre.

M. FORKE: En toute équité, le chef de l'opposition devrait lire aussi le paragraphe suivant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je veux bien lire n'importe quel paragraphe, mais ce n'est pas divisé en paragraphes.

M. FORKE: Continuez la citation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que l'honorable député la lise lui-même.

M. FORKE: Je ne vois pas ce que la Chambre gagnerait à entendre de nouveau ce discours.

M. GOOD: Mon honorable ami ne croit-il pas qu'il eût mieux valu inclure cette somme de 19 millions avec les autres, dans le compte spécial des chemins de fer?

M. MARLER: On a toujours établi une comptabilité distincte pour les avances faites aux chemins de fer. Avant 1920, l'honorable député ne trouvera pas mention d'avances aux chemins de fer dans les comptes publics; la première année où nous trouvons cette méthode, c'est en 1920. L'honorable député verra qu'invariablement les comptes sont répartis en comptes ordinaires, compte du capital et comptes spéciaux, et l'on a établi une nouvelle division pour les avances aux chemins de fer. Du temps de sir Thomas White, les avances aux chemins de fer passaient pour un élement d'actif productif et il n'en est pas fait mention; mais plus tard, l'honorable député de York-Ouest inscrivit ces valeurs parmi les valeurs inactives. Mais il faut dire qu'en même temps il a compris dans ces valeurs inactives les 55 millions qui ont été dépensés en 1920; il a inclus cette somme dans les 284 millions.

Pour en revenir à la question de séparer les comptes, je suis d'avis qu'il serait préfé-

rable de séparer complètement la comptabilité des chemins de fer nationaux, afin qu'on puisse d'un coup d'œil voir les résultats de l'administration publique et ensuite ceux de la gestion des réseaux ferrés. Je m'expliquerai sur ce point un peu plus tard, si nos collègues veulent me le permettre.

M. GOOD: Le chiffre de 19 millions devrait figurer dans les comptes du réseau.

M. MARLER: Notre ami fait légèrement erreur. Il faut savoir que le Gouvernement applique des fonds à la gestion des chemins de fer en deux manières; d'abord en les empruntant au fonds consolidé. Toute dépense demandée au fonds consolidé a été invariablement ajoutée à la dette publique depuis 1920. Avant cette année-là sir Thomas White n'inscrivait pas ces dépenses au compte de la dette consolidée. Il les considérait comme productif et ne les inscrivait pas, pour cette raison, au compte de la dette. Cependant, notre collègue doit se souvenir que l'Etat se procure des fonds pour ses réseaux au moyen d'émissions d'obligations garanties par le Dominion. Le compte des chemins de fer dont je parle devrait être débité non seulement des sommes demandées au fonds consolidé, par une inscription en contre-partie, mais encore du montant net dont la dette publique se trouve grossie par suite de l'émission d'obligations. Voilà la méthode qu'on devrait suivre dans la comptabilité des chemins de fer de l'Etat. Si notre collègue veut bien patienter quelques instants, je l'expliquerai tout à l'heure et je répondrai à toutes les questions qu'il voudra me poser.

J'ai examiné un discours du budget de sir Thomas White et deux du député actuel de York-Ouest (sir Henry Drayton). Ces discours, en ce qui concerne la partie statistique, s'inspirent des mêmes méthodes d'exposition financière que celui que nous avons entendu cette année sur les bancs du Gouvernement. Si nos collègues veulent bien se référer aux discours prononcés plus tard par notre ministre titulaire actuel des Finances (M. Fielding) en 1922 et 1923, ils verront que la méthode suivie est toujours la même. Celui-ci a dit: "Venons-en maintenant aux avances faites par l'Etat au réseau national". On voit par là que le ministre examine d'abord les finances de l'Etat puis, en second lieu, les finances du réseau national; toutefois je dois lui rendre le témoignage qu'il nous renseigne plus amplement que ne l'ont fait ses prédécesseurs.

Je demanderai aux membres de l'opposition s'ils trouvent justes les imputations qui ont été formulées par l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) et par l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (M. Manion). Ce dernier persiste-t-il à affirmer l'existence d'une conspiration du silence?

L'hon. M. MANION: Attendez-vous une réponse?

M. MARLER: J'en serais heureux.

L'honorable M. MANION: Je n'ai pas du tout discuté l'exposé des précédents ministres des Finances, mais j'ai dit que l'actuel ministre affirme l'existence d'un excédent, quand il n'y en a pas en réalité. Pour dire le vrai, je n'ai jamais eu le courage de lire la masse des discours financiers signalés par l'orateur. J'ai simplement examiné le point de savoir s'il existait un excédent de recettes, et j'ai dit, comme je le dis encore, que le ministre intérimaire a tort de prétendre nous montrer un excédent quand le pays est réellement en présence d'un déficit.

M. MARLER: Notre collègue n'a pas parlé contre l'excédent. S'il n'a pas pris connaissance des discours financiers signalés par moi il ne peut être justifié de prétendre qu'il existe une conspiration du silence. S'il a fait par là allusion à l'exposé de 1925 et si l'honorable député de Vancouver-Centre le qualifie comme il a cru devoir le faire, ces messieurs devraient prendre la même attitude à l'égard des exposés précédents dus à sir Thomas White et au député d'York-Ouest.

L'hon. M. MANION: J'ai appliqué l'expression de conspiration du silence au soin que le Gouvernement a pris de cacher l'existence du déficit actuel.

M. MARLER: Vous tergiversez.

L'hon. M. MANION: Du tout.

M. MARLER: Dans le fait, le ministre intérimaire des Finances n'a pas prétendu montrer un excédent sur l'ensemble des dépenses de l'Etat, comme notre collègue peut s'en convaincre, s'il se donne la peine de lire le discours sur le budget.

L'hon. M. MANION: Il a prétendu avoir un excédent de deux millions de dollars.

M. MARLER: Il a annoncé un surplus de $1,823,000 sur les dépenses ordinaires. Maintenant, examinons l'nn de ces exposés financiers pris au hasard; voyons donc un peu quels sont les excédents que mes honorables amis de l'opposition officielle ont réclamés. Je relève le passage suivant dans l'exposé budgétaire de l'honorable représentant de York-Ouest (sir Henry Drayton) en 1920:

Nous avons eu un surplus d'environ 30 millions sur les dépenses ordinaires.

Mon honorable ami est-il d'avis que l'ex-ministre des Finances faussait la vérité lorsqu'il a fait cette assertion?

L'hon. M. MANION: Je n'ai jamais discuté l'atitude de l'honorable député d'York-Ouest, mais celle du ministre intérimaire des Finances (M. Robb).

M. MARLER: Je vais éclaircir cette affaire, séance tenante. Si mon honorable ami de Fort-William et Rainy-River (M. Manion), —et j'ai le droit de dire la même chose de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens),—s'est servi de pareilles expressions à l'adresse du ministre intérimaire des Finances, elles doivent aussi s'appliquer directement à l'honorable représentant d'York-Ouest et à sir Thomas White. Or, de deux choses l'une: Que mon honorable ami retire ses remarques contre le ministre intérimaire des Finances, ou qu'il les applique également à ses deux prédécesseurs.

L'hon. M. MANION: Il serait préférable que mon honorable ami appliquât ces paroles à qui il voudrait. Pour ma part, je les ai appliquées à celui que je visais.

M. MARLER: Voilà que mon honorable amis perd patience; il se trouve dans une impasse. Il a parlé de choses qu'il ignore absolument. Il ne s'est pas donné la peine de lire les exposés budgétaires antérieurs et il l'admet naïvement.

L'hon. M. MANION: J'ai écouté ces discours au moment où ils furent prononcés.

M. MARLER: Et cependant, il affirme que le présent discours du budget est "déconcertant", bien qu'il n'ait pas la moindre idée du ton que doit avoir le discours d'un ministre des Finances.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami me permet-il une interruption? Le langage dont il se sert commence à dépasser quelque peu la mesure. Il y a huit ans que j'occupe un siège ici; j'ai entendu prononcer plusieurs exposés budgétaires et je devrais connaître quelque chose en cette matière.

M. MARLER: Mon honorable ami a admis tout à l'heure qu'il n'y voit goutte.

L'hon. M. MANION: Je n'ai jamais fait pareille admission.

M. MARLER: Mon honorable ami a passé par le collège; il a étudié la logique; il devrait donc se rendre compte que si un discours est trompeur, un autre discours dans le même ton doit l'être aussi. C'est un raisonnement bien simple. Parlant du surplus, mon honorable ami prononce les paroles suivantes à l'adresse indirecte du ministre intérimaire des Finances:

> Je me rappelle une parole de Napoléon à un diplomate allemand: "Cet homme ment trop. Il est parfois nécessaire de mentir, mais pas toujours."

De belles paroles dans la bouche de mon honorable ami! Et c'est sur cette boutade cependant, qu'il appuie son raisonnement en ce qui regarde le surplus de $1,823,000. Les revenus l'ont emporté sur les dépenses des chemins de fer jusqu'à concurrence de cette somme, mais le ministre intérimaire des Finances n'a pas prétendu qu'il s'agissait d'un excédent sur toutes les dépenses. Il a déclaré un surplus en suivant précisément et exactement les méthodes mises en honneur par sir Thomas White et l'honorable député d'York-Ouest pour arriver à ce résultat dans les trois derniers exposés budgétaires qu'ils ont prononcés.

Maintenant, monsieur l'Orateur, examinons la question sous un autre angle. Fermons les yeux sur les exposés budgétaires que mon honorable ami de Fort-William et Rainy-River (M. Manion) a négligé de lire, tout comme l'honorable représentant de Vancouver-Centre du reste, bien qu'il ait fait certains calculs fantaisistes dont je parlerai tout à l'heure. Nous allons examiner la seconde partie de l'exposé budgétaire, celle qui a trait aux sommes avancées au réseau national, et je pose la question à mes honorables amis de l'opposition officielle: Si la question les intéresse le moindrement, qu'ils parcourent le discours du ministre intérimaire des Finances et lisent le bilan qu'il donne pour le comparer ensuite avec les états de compte qu'a produits M. Fielding dans les deux exposés budgétaires qu'il a prononcés. Et ils constateront que les prêts au réseau national sont particulièrement mentionnés dans ces discours mais non pas leur application. Que l'on me comprenne bien. Je parle des méthodes trompeuses auxquelles mon honorable ami a fait allusion; de ce discours décevant qui n'expose pas tous les faits aux yeux du public en ce qui regarde les finances du pays. Je prétends que les exposés financiers montrent sous leur vrai jour tous les faits concernant la dette consolidée et toutes les obligations émises, peu importe qu'elles soient garanties ou non, en ce qui regarde les sommes avancées aux chemins de fer nationaux.

M. FORKE: Monsieur l'Orateur, mon honorable ami n'est-il pas d'avis qu'il est assez difficile de découvrir à combien s'élève le déficit des chemins de fer à la simple lecture du discours du ministre intérimaire des Finances? Pour ma part, je n'ai pu m'en rendre compte tant que je n'ai pas eu sous la main le rapport annuel des chemins de fer nationaux

du Canada; c'est après avoir consulté ce document que j'ai pu me rendre compte de la situation pour ce qui est du déficit des chemins de fer.

M. MARLER: Mon honorable ami a parfaitement raison. De fait, rien n'est plus difficile que de découvrir la répercussion des émissions d'obligations et des remboursements et la manière dont elle se fait sentir sur la dette consolidée. Cela est indubitable. J'en reconnais la difficulté. Cependant, je ferai observer à mon honorable ami de Brandon (M. Forke) que l'exposé budgétaire ne cencerne nullement les comptes des chemins de fer. Il nous apprend simplement que ce sont les engagements que le Dominion a assumés durant l'exercice écoulé le 31 mars 1925 et, comme certaines obligations ont été émises au cours de cette année pour le compte des chemins de fer il en donne le détail. Mais pour trouver quels rapports elles ont avec les comptes des chemins de fer, il faut examiner ces comptes eux-mêmes. Je le répète à mon collègue de Brandon, le discours du budget n'est nullement un exposé des chemins de fer; il ne regarde que la dette consolidée et les engagements du pays pour l'année courante ou à peu près.

L'hon. M. GRAHAM: Et par conséquent pour diverses années.

M. MARLER: Entièrement. C'est ce que j'expliquerai plus tard, à la satisfaction de mon honorable ami, je crois. J'ai remarqué ce qu'a dit le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) au sujet de nos avances aux chemins de fer et de nos obligations indirectes. Il a présenté la situation avec beaucoup de netteté. Il a dit que les prêts en espèces aux voies ferrées se sont montées à $18,027,000, mais qu'en plus nous avons émis durant l'exercice certaines valeurs garanties et non garanties dont nous avons employé une partie pour des fins de remboursement, c'est-à-dire pour acquitter les obligations sans accroître la dette des chemins de fer et nous avons émis la balance au public avec notre garantie. Je ne dis rien dans le moment de l'application de l'argent qui a été utilisé au sujet de ces garanties ou ce qui concerne les résultats de ces avances; j'y viendrai plus tard. Il n'y a qu'un fait sur lequel j'insiste maintenant et le voici: Est-ce que le discours du budget a dévoilé toutes les dettes du pays, ce que nient mes honorables amis de Fort William (M. Manion) et de Vancouver-Centre (M. Stevens)? Je soutiens qu'il n'y a eu rien d'omis.

M. BOYS: Mon honorable ami nous dira-t-il, après une étude fouillée de la situation, où nous en sommes exactement, compte fait du surplus de notre revenu sur nos dépenses ainsi que du déficit du réseau national? En d'autres termes, s'il ne s'y oppose pas, voici ce que je tiendrais fort à savoir en deux mots: Quelle est la véritable situation du Canada en tenant compte de ces deux points, et quel est le déficit?

M. MARLER: Certainement, je ne serai que trop heureux de le dire plus tard à mon collègue, s'il veut bien me permettre de continuer mes observations.

M. BOYS: Mon honorable ami a posé quelques questions à deux membres de ce parti qui, malheureusement à l'heure actuelle sont absorbés par des travaux importants au comité des tarifs maritimes. Je suis assez certain que s'ils étaient ici ils lui demanderaient d'avoir la courtoisie, même au risque d'interrompre son discourss, de nous donner, —ce qu'il peut faire sans doute en quelques instants,—le montant exact du déficit en ayant égard au surplus de $1,800,000 dont il a été question et des déficits des chemins de fer nationaux.

M. MARLER: Je suis très peiné de paraître manquer de courtoisie à l'égard de mon honorable ami, mais je ne puis suspendre le cours de mes observations que je veux aussi lucides que possible. Que mon collègue prenne patience.

M. BOYS: Ma patience n'a pas de borne.

M. MARLER: Je discute d'abord la question de savoir si toutes nos obligations ont été mises à jour.

M. BOYS: Si mon honorable ami veut bien me répondre cette fois-ci je ne l'importunerai plus davantage. Je crois lui avoir posé une question importante et c'est celle qui a fait le sujet de ses commentaires. S'il veut se rendre à ma demande, j'en serai fort aise; autrement, il faudra me résigner.

M. MARLER: Je le regrette énormément, mais mon honorable ami m'écoutera avec si vif intérêt durant dix ou quinze minutes qu'il sera enchanté que j'aie été dans l'impossibilité de l'obliger maintenant.

M. BOYS: Je dois assister à un comité.

M. MARLER: J'en suis très chagrin, mais si mon honorable ami veut attendre...

M. BOYS: Renseignez-nous dès à présent.

M. MARLER: Je me propose de fournir cette information telle que je la conçois et à mon heure. Je traiterai ce sujet au fur et à mesure de mes remarques et, aussi bien que possible, je présenterai les faits d'une manière juste et honnête et non pas avec l'esprit de critique injuste qui a animé les membres de l'opposition.

L'hon. M. MOTHERWELL: Crucifiez-les.

M. MARLER: Lorsqu'on m'a interrompu je parlais de ce que nous révèlent les divers exposés budgétaires. Je disais que le ministre intérimaire actuel des Finances, aussi bien que M. Fielding, avaient présenté dans leurs exposés budgétaires respectifs un état complet des valeurs émises pour le compte des chemins de fer, année par année, que lesdites émissions aussent ou non été appuyées de la garantie de l'Etat. A présent, voici ce que je veux demander aux honorables représentants de l'autre côté, vu surtout l'affirmation suivante également tombée des lèvres de l'honorable député de Vancouver-Centre,—hansard, page 1710:

Il n'expose pas au complet les obligations et les engagements du pays pas plus du reste qu'il n'expose un état fidèle de nos revenus.

Une autre accusation. Repassons maintenant les exposés budgétaires de mon honorable ami de York-Ouest pour voir s'il y fut question de ces garanties des obligations de chemins de fer. A-t-il agi franchement comme le fait mon honorable ami le ministre intérimaire des Finances lorsqu'il dit qu'en 1925 nous avons émis des billets garantis de trois ans à 4 p. 100, au montant de 20 millions de dollars et des billets garantis de trente ans, à 4½ p. 100 au montant de 26 millions? L'honorable représentant de York-Ouest nous communiqua-t-il jamais les détails d'opérations de ce genre? Pas plus dans l'un que dans l'autre de ses exposés budgétaires il ne dit un seul mot des prêts, garantis ou non. Mais, dira-t-on, il n'y avait pas d'obligations d'émises à cette époque, par conséquent il n'était pas nécessaire d'en parler. On sera étonné d'apprendre qu'en 1920 il y eut des émissions pour une valeur de $42,-109,926; on sera plus étonné encore d'apprendre qu'en 1921 les émissions atteignaient un total de $77,000,000; mais on ne trouve pas un mot au sujet de ces émissions dans les exposés budgétaires de l'honorable représentant de York-Ouest.

Mettons de côté pour le moment l'application de cette dette en particulier. Je parle des révélations qui figurent à l'exposé fait par le ministre intérimaire des Finances, exposé que censurent si sévèrement nos honorables amis de l'autre côté. J'affirme encore une fois que l'exposé budgétaire du ministre intérimaire des Finances révèle au complet toutes les opérations de l'exercice relatives tant à la dette capitalisée qu'aux valeurs émises pour le compte du réseau national.

M. LADNER: Comme cela se trouve, j'ai moi-même contrôlé quelques-uns de ces chiffres.

M. MARLER: Il me fait plaisir d'apprendre que quelqu'un les ait contrôlés.

M. LADNER: L'honorable représentant fait preuve, en ce moment, d'une ardeur peu commune; mais il y a deux côtés à la question.

M. MARLER: Mes propos sont entièrement sensés.

M. LADNER: Pour ce qui est des révélations, l'honorable député ne convient-il pas que la question se résume à ceci: En 1925 le trésor avança aux chemins de fer 10 millions de dollars en espèces et non pas 17 millions comme l'a prétendu le ministre intérimaire des Finances, puisque sur ces 17 millions il y avait 7 millions d'intérêts, comme on peut vérifier en consultant les chiffres mêmes. Le Gouvernement avança alors dix millions au réseau national. En 1924 il lui avança 23 millions en espèces, ce qui diminua d'autant le total des garanties. En 1923 les avances se chiffrèrent à 77 millions. Le point qu'il faut saisir c'est que le Gouvernement a changé sa méthode: tandis qu'auparavant il avançait des fonds en espèces aux chemins de fer Nationaux, maintenant il ne fait presque plus d'avances en espèces, se contentant de garanties indirectes, ce qui le met en posture de nous présenter un bilan qui accuse un bel excédent apparent, alors qu'en réalité nos obligations sont absolument les mêmes qu'elles auraient été si nous avions fait des avances en espèces aux chemins de fer.

M. MARLER: Je vois où l'honorable député veut en venir. Je ne discute pas la méthode; je parle de ce qu'ont révélé les exposés budgétaires.

M. l'ORATEUR: Je dois rappeler aux honorables membres des deux côtés de la Chambre qu'une question peut être posée du consentement de l'honorable représentant qui a la parole; mais le règlement ne permet pas que cette question devienne, elle aussi, un discours. Un article du règlement prescrit qu'un honorable député ne peut porter la parole qu'une seule fois; par conséquent si sa question ou son interruption dure trop longtemps il peut être privé du droit de parole quand vient son tour de parole.

M. MARLER: Je saisis la pensée de mon honorable ami. J'y répondrai complètement avant de terminer mes observations. Il n'y a pas lieu pour l'honorable député d'être déçu; je ne cherche nullement à éluder cette question de l'effet sur la dette publique des obligations du réseau national. Quand j'aborderai cette question mon honorable ami verra que je parlerai bien ouvertement.

M. STANSELL: J'ai cru que l'honorable député avait dit que depuis les sept dernières

années les exposés budgétaires avaient suivi à peu près les mêmes lignes.

En a-t-on fait autant l'an dernier? Je ne crois pas me tromper en disant que l'honorable député s'est vivement opposé au budget de l'an dernier.

M. MARLER: Je ne parle pas de questions de politique, mais de ce que révèle l'exposé budgétaire. Mon honorable collègue me reproche, peut-être avec raison, ce que j'ai dit l'an dernier. A ce moment-là, j'ai abordé la question d'une façon loyale et courtoise et on ne peut pas en dire autant des députés de l'opposition, cette année. Je n'ai pas employé le langage violent dont ils se sont servis dans ce débat. J'ai donné mon opinion et si je peux me permettre de prendre le premier ministre à témoin, je crois qu'il a dit que je m'étais exprimé loyalement et impartialement; ce sont là, je crois, ses propres paroles. Ce n'est pas une politique que je discute en ce moment, mais bien la forme générale habituelle de l'exposé budgétaire. Je dis que l'exposé de cette année revêt substantiellement la même forme, si ce n'est que le ministre intérimaire des Finances et M. Fielding ont été un peu plus communicatifs que leurs prédécesseurs.

J'ai déclaré, mes collègues se le rappellent, qu'après avoir tenu compte des deux premières parties du bilan, la dette consolidée accusait une augmentation nette de $13,703,-838 pour la durée de l'exercice. Ici encore, je suis obligé de différer d'opinion avec mon honorable collègue de Vancouver-Centre. Je regrette infiniment qu'il ne soit pas présent et qu'il ne puisse pas entendre ce que j'ai à dire à ce sujet, car cela est très important. Il a discuté sur l'état de la dette (voir page 1702 du hansard non revisé) et cela d'une façon très extraordinaire et très positive. Il a supplié tous les membres de la Chambre de bien l'écouter—j'ai ici le passage de son discours—pendant qu'il exposerait en détail quelle était la dette à une certaine date, le 31 mars 1922, au moment du changement de ministère, et ensuite le 31 mars 1925, alors que la dette se trouvait augmentée pour ainsi dire de 9 millions. L'honorable député de Vancouver-Centre a continué en disant: "Vos chiffres sont inexacts; il y a quelque chose d'irrégulier; il manque une somme de 300 millions, qu'en avez-vous faits? Montrez-la". "Certes", a-t-il dit en s'adressant au ministre intérimaire des Finances, "vous avez la figure et l'aspect d'un honnête homme, mais vos comptes sont trompeurs." A l'adresse du sous-ministre des Finances, il dit: "Nous savons que vous n'êtes pas un voleur, mais vos comptes sont extraordinaires; une somme de 300 millions a disparu et on ne peut plus la retrouver." Et voici sa remarque à l'adresse des hauts fonctionnaires du ministère des Finances: "Nous savons que vous n'êtes pas des fourbes, mais vos comptes indiquent, d'après mes chiffres, qu'on a perdu 300 millions. Où sont-ils? Qu'en a-t-on fait?"

Je répondrai à l'honorable député de Vancouver-Centre que s'il calculait ses comptes comme il a calculé ceux-ci, ce n'est pas 300 millions qu'il risquerait de perdre, mais 300 milliards, car ses calculs sont absolument faux. Ils pèchent par la base et l'honorable député montre qu'il n'est même pas au fait de la question dont il disserte. Que fait l'honorable député? Il prend la dette nette au 31 mars 1922 et la dette nette au 31 mars 1925, puis il annonce qu'il y a une augmentation de 9 millions. Mais il ajoute, remarquez bien, que nous de ce côté-ci de la Chambre avons annoncé dans les différents exposés budgétaires les surplus suivants: le 23 mai 1922, 33 millions; le 11 mai 1923, 61 millions; le 10 avril 1924, 67 millions et le 24 mars 1925, 24 millions. D'après lui, si vous ajoutez tous ces surplus, il y a une somme de 187 millions dont il faut rendre compte. Puis, le gouvernement impérial ayant versé au Canada 122 millions, cela fait donc 309 millions à déduire. Autrement dit, la dette s'est augmentée de 9 millions et si l'on déduit cette somme des 309 millions, on a un déficit net de 300 millions dont il n'est pas rendu compte. Voilà, monsieur l'Orateur, le raisonnement de l'honorable député, et il l'a préparé avec beaucoup de soin. Ce n'est pas simplement une question d'additionner les chiffres de mon honorable collègue de Vancouver-Centre; tout est ici en blanc et en noir. Sa question à notre adresse a fait le tour du pays: Qu'avez-vous fait de ces 300 millions? Il dit aux contribuables: Il y a ici une irrégularité. Il y a une somme de 300 millions qu'il faut déduire de la dette nationale et on devrait diminuer vos impôts. Voilà son raisonnement. Eh bien, il est très simple de démontrer pourquoi ce raisonnement est faux et je ne comprends pas comment l'honorable député de Vancouver-Centre a pu ainsi se fourvoyer dans ses calculs. D'abord, il parle d'un surplus de 33 millions en mai 1922. Cela ne s'applique pas du tout aux trois années dont il a parlé, mais aux trois années précédentes; cela n'entrait pas en ligne de compte en 1922. Prenez les trois autres surplus. Il a oublié de déduire les dépenses de premier établissement et les dépenses spéciales. Certes, cela ne touche pas aux 122 millions, mais il a oublié que c'était un placement productif dont on n'avait jamais tenu compte dans le

calcul de la dette nette consolidée. En d'autres termes, il s'agit simplement d'une contre-écriture. Afin de reprendre mon honorable ami de Vancouver-Centre et de faire figurer ceci au hansard, je vais citer des chiffres. De nouveau je demande au sténographe de prendre les chiffres en note et de porter les totaux au bas de la colonne:

Surplus au delà des dépenses ordinaires en 1923..	$ 62,321,168
Surplus au delà des dépenses ordinaires en 1924..	72,024,493
Surplus au delà des dépenses ordinaires en 1925..	24,300,000
Total..	$158,645,661
A déduire les avances de capital, les avances spéciales et les avances en argent au cours des années 1923, 1924 et 1925.. ..	171,092,403
Débit résultant..	$ 12,446,742
Moins augmentation nette de l'actif..	3,095,432
Formant une augmentation nette de la dette de..	$ 9,351,310

Ce qui s'équilibre, dollar à dollar et mot à mot avec les comptes publics présentés. En me rappelant la déclaration de l'honorable député de Fort-William et Rainy-River et en examinant ce bilan d'une perte de 300 millions, je me demande si nous ne pouvons pas emprunter ses paroles: "Quel trompe-l'œil financier, quelle duperie politique le ministre intérimaire des Finances veut-il servir au peuple canadien? Mon honorable collègue est muet pour son ami de gauche (l'hon. M. Stevens) quand celui-ci prétend que nous avons un déficit de 300 millions.

L'hon. M. MANION: Je pourrais faire observer à mon honorable ami que nous ne sommes pas au tribunal. D'après sa façon d'agir, on pourrait croire qu'il défend un criminel.

M. MARLER: Justement, je ne défends pas de criminel. Je dis que mon honorable ami accuse les gens de crimes et qu'ils ne sont pas criminels.

L'hon. M. MANION: L'attitude de mon honorable ami me portait à croire qu'ils l'étaient.

M. MARLER: C'est là l'attitude étrange de mes honorables amis de la gauche. Je n'en connais pas la raison mais c'est probablement le désappointement.

L'hon. M. MANION: Se pourrait-il que l'espoir ait modifié l'attitude de mon honorable ami?

M. MARLER: Je crois que mes honorables amis de gauche atteindront un jour cet âge ou le désappointement cède la place à l'humour et où la colère se change en tolérance. Prenons maintenant la question de la dette consolidée. Je pourrais citer ces chiffres aux honorables députés, bien qu'ils soient peut-être fort indigestes, mais je veux démontrer l'augmentation de la dette consolidée en même temps que l'augmentation de la dette des chemins de fer causée par l'émission d'obligations. Ensuite, en les réunissant je vais comparer la période de trois ans de 1920, 1921 et 1922 avec la période de trois ans de 1923, 1924 et 1925. Voilà où je veux en arriver, ce que je veux exposer franchement et clairement à la Chambre. Je ne veux rien cacher et ne désire tromper personne.

Mon intention est de comparer les valeurs de chemins de fer, celles qui sont garanties et celles qui le sont pas, puis de faire cette comparaison des deux périodes de trois années. A mon sens, c'est une réponse à la question de mon honorable ami de Brandon. Pour me permettre d'y arriver je dois tout d'abord déterminer l'augmentation de la dette consolidée nette pendant une certaine période. En établissant cette comparaison je veux être absolument juste pour mes honorables amis de la gauche. Je veux arriver à mon but sans qu'ils puissent dire que je ne leur ai pas tenu compte des frais de démobilisation ou que je n'ai pas tenu compte des sommes qui ont été portées comme valeurs inactives, bien qu'elles fussent des avances en argent consenties autrefois. Je leur accorde le crédit de tout cela et je veux arriver aux résultats de la seconde période de trois ans au moyen de dépenses autres que celles de la démobilisation ou que le transfert d'inscriptions au chapitre des valeurs inactives. Voilà le point où je désire en arriver et je compte me montrer parfaitement juste pour tous à ce sujet. Voici les chiffres:

Dette consolidée nette, au 31 mars 1919..	$1,574,531,032
Dette consolidée nette, au 31 mars 1922..	2,422,135,801
Augmentation en trois ans..	$ 847,604,769
Augmentation causée par la démobilisation	$ 343,249,099
Augmentation causée par le transfert de valeurs de la liste des actives productifs aux actives..	228,115,555
Augmentation causée par des dépenses autres que celles de la démobilisation.. ..	256,240,115
Total..	$ 847,604,769

Voilà le chiffre que je demande aux honorables députés de ne pas oublier—le chiffre se rapportant aux dépenses de 256 millions, ou à peu près. Prenons maintenant la comparaison de l'autre période de trois ans, soit la période 1923, 1924 et 1925.

Dette consolidée nette au 1er avril 1922..	$2,422,135,801
Dette consolidée nette au 31 mars 1925..	2,431,487,113
Total..	$ 9,351,312

Augmentation durant la période de trois ans, causée par:	
La démobilisation, au chiffre de..	$ 5,385,842
Le transfert de valeurs de la liste des actives aux inactives..	904,730
Les dépenses autres que la démobilisation..	3,060,740
Total..	$ 9,351,312

Je prie mes honorables amis de se rappeler ces chiffres afin d'y rattacher la dette des chemins de fer.

Donc, nous avons, durant la première période, une augmentation de $256,240,115, et de $3,060,740 sans compter la démobilisation durant la deuxième période, attribuable dans les deux cas, à la dépense.

Je reviens maintenant à la question des chemins de fer afin de la bien mettre en lumière. Et d'abord, je crois qu'il est à propos de s'arrêter à l'argument si souvent repris au cours de ce débat, à savoir que l'état de notre dette nette devrait comprendre les émissions des chemins de fer, déduction faite des remboursements. Cette théorie a du bon mais elle présente aussi beaucoup d'objections. En premier lieu, cette exploitation des chemins de fer est une entreprise tout à fait distincte. Elle est dirigée par un conseil d'administration séparé et parfaitement indépendant. Ce conseil fait rapport au président qui à son tour, informe le ministre des chemin de fer, trait d'union entre l'entreprise et le contribuable canadien. Nous savons tous que les chemins de fer nous ont coûté extrêmement cher tous les ans. Chaque année, l'administration demande au Parlement une certaine somme. Ces sommes lui sont fournies sous forme de prêts en argent, en quel cas, elles apparaissent à l'état de la dette nette consolidée, ou d'emprunts, garantis pour la plupart, mais pas tous, par le Dominion, en quel cas elles ne figurent pas au chapitre de la dette nette consolidée. Mes honorables amis de l'opposition ont prétendu, et non sans quelque raison que les sommes représentant des garanties indirectes devraient apparaître dans le tableau de la dette du Canada. Je ne crois pas qu'elles devraient figurer au chapitre de la dette nette consolidée, mais je crois qu'elle devraient faire l'objet d'un chapitre spécial. En d'autres termes, nous devrions tenir deux comptes, celui de l'administration ordinaire et celui de l'exploitation des chemins de fer afin de connaître à la fin de chaque année l'augmentation exacte de la dette consolidée et de la dette des chemins de fer, et de trouver, dans l'addition des deux, le montant de toute notre dette. Une fois commencée, cette comptabilité est facile à continuer, car les inscriptions de l'administration ordinaire sont simples et l'état annuel des chemins de fer indique la somme des obligations envers le public. Il suffirait d'ajouter au total de celles-ci les emprunts de l'année et d'en déduire les remboursements pour obtenir l'augmentation de la dette des chemins de fer durant l'année. En regard de cette dette des chemins de fer doit naturellement figurer la valeur de l'entreprise, que nous ne nous pouvons pas déterminer. Mais ce système de comptabilité nous indiquerait d'une part la dette des chemins de fer et, de l'autre, la dette consolidée. Ce serait là une manière très simple de mettre le public au courant de la situation. En séparant l'administration ordinaire de l'exploitation des chemins de fer, ainsi que cela devrait être je crois, nous aurions une vue nette de la situation.

M. LADNER: Sur ce point précisément, mon honorable ami indiquerait-il le maximum à fournir en argent comptant chaque année, afin de permettre la comparaison entre les avances en argent et les garanties d'obligations, ou préfèrerait-il que toutes les avances soient faites sous forme d'emprunts garantis?

M. MARLER: Il n'y a pas la moindre différence entre des prêts en argent pris sur le fonds consolidé et des avances faite sous forme d'emprunts. Dans un cas, c'est de l'argent obtenu sur la promesse directe du pays de rembourser, et dans l'autre, sur la promesse des chemins de fer, promesse rendue négociable par l'endossement du pays, que la somme apparaisse dans la dette consolidée ou la dette des chemins de fer, peu importe, cela revient au même. Mais si mon honorable ami désire une réponse plus précise, je lui dirai que sauf peut-être le cas des dépenses d'exploitation à prendre sur le revenu consolidé, je préfèrerais de beaucoup que nos chemins de fer empruntent eux-mêmes et que nous garantissions leurs bons naturellement, afin d'avoir une comptabilité distincte et de savoir, chaque année, à quoi nous en tenir.

M. LEWIS: L'honorable député admettra que ce sera tout de même une forme de dette publique.

M. MARLER: Je ne prétends pas le contraire. Le pays est évidemment responsable de la dette, garantie ou non, des chemins de fer. Je ne vois aucun moyen de nous y soustraire. L'actif de l'entreprise est notre compensation. Mon honorable ami demandait si l'on devait ou non compter les obligations non garanties. Je crois que toutes les obligations garanties ou non, tombent dans la même catégorie. Ce sont toutes des obligations dont nous sommes responsables. Nous n'avons pas d'autre moyen de sauver les 800 millions à peu

près que nous avons prêtés à ces chemins de fer que d'acquitter les obligations antérieures portant pour la plupart première hypothèque et ensuite les emprunts garantis ou non par nous et qui tous ont la priorité sur nos prêts.

M. LEWIS: Porteriez-vous le déficit des chemins de fer nationaux aux dépenses ordinaires du pays—non les prêts garantis, mais le déficit d'exploitation et le reste?

M. MARLER: Je veux être clair sur ce point. Mais oublions pour le moment tous les comptes de chemins de fer. Il ne s'agit pas nécessairement de déficits d'exploitation; ce sont les sommes versées en espèces qui peuvent représenter des paiements de toutes sortes. Ce peut être un déficit d'exploitation ou l'acquittement d'une dette, ou divers paiements, mais j'ai exprimé l'idée, je crois, de séparer entièrement le compte du service ordinaires du pays, et toute somme versée pour les chemins de fer, et imputée à ce compte, serait inscrite au crédit.

Je désire discuter un autre point. Au cours de ce débat, on a souvent discuté la question de savoir si on devrait inclure ces garanties dans la dette nette consolidée et augmenter cette dette d'autant chaque année, et il s'est fait un grand nombre de déclarations—quelques-unes fort exagérées—relativement à l'accroissement annuel de la dette de nos chemins de fer. Je regrette de ne pas voir l'honorable représentant d'York-Ouest à son siège, car je suis sûr qu'il discuterait cette question avec moi à sa façon toujours courtoise et bienveillante. L'honorable député a dit que la dette des chemins de fer s'était accrue d'une somme de 118 millions. Je ne voudrais pas l'accuser de dire ce qu'il n'avait pas l'intention de dire, mais j'ai lu son discours avec grand soin et je me suis efforcé de croire qu'il n'a pas voulu dire ce que lui attribue le compte rendu de son discours, car il m'a semblé, en le lisant, qu'il a voulu dire que pendant l'exercice financier la dette des chemins de fer s'est accrue de 118 millions de dollars, et en réponse à une interruption du ministre intérimaire des Finances, il déclara avoir dit que la dette n'avait été augmentée qu'à la suite de l'émission d'obligations au montant de 80 millions. Il demanda: "Où est la contradiction et quelle en est la cause?"

M. EULER: Il a démenti tout cela ce matin au comité.

M. MARLER: Vraiment? Dans tous les cas, je crois que la rectification devrait paraître dans les *Débats* et je le fais avec toute la bienveillance possible, car j'imagine que l'honorable représentant d'York-Ouest a commis là une erreur involontaire. C'était là la conséquence d'une question qu'il posait le 16 mars lorsqu'il demanda:

Qu'a-t-on ajouté à la dette capitalisée et non capitalisée du chemin de fer National-Canadien et des compagnies affiliées dans l'année civile 1924?

Et voici la réponse du ministre des Chemins de fer et des Canaux:

L'honorable M. Graham (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

A la dette au public..	$90,814,027
A la dette au Gouvernement (y compris intérêts)..	28,085,159
Total..	$118,899,186

La réponse qu'a donnée le ministre des Chemins de fer et des Canaux est exacte sous tous rapports. L'erreur dans laquelle l'honorable représentant d'York-Ouest est tombée est celle-ci: Il demanda les chiffres pour l'année civile et non pour l'exercice. Les chemins de fer suivent l'année civile. L'exercice, comme tout le monde le sait, commence le 1er avril et se termine le 31 mars. Conséquemment, pour obtenir l'accroissement, pour l'année civile, des chemins de fer, il vous faut déduire les inscriptions antérieures au 1er avril et ajouter celles qui ont été faites après le 31 décembre. Vous obtenez alors l'augmentation de la dette des chemins de fer. J'ai ici tous les chiffres et si vous me le permettez, je vais les inscrire aux *Débats* afin d'en épargner la lecture à la Chambre. Si nous prenons les chiffres que fournit le ministère des Chemins de fer et des Canaux, si nous en déduisons les dernières obligations émises le 1er février 1924, non au cours de l'exercice 1925, et si nous y ajoutons les obligations émises après le 31 décembre 1924, nous obtenons exactement le chiffre que le ministre intérimaire des Finances a cité dans son discours sur le budget. Il n'y a pas un dollar de différence. Tout se balance exactement et correctement. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, j'inscrirai cet état dans les *Débats* afin que l'on ait les chiffres exacts qui contredisent la déclaration de l'honorable député.

Les item auxquels je réfère sont comme suit:

Dette totale citée plus haut.. ..		$118,899,186
A déduire la dette due au Gouvernement, laquelle inclut une partie de la somme de $18,027,000 inscrite dans l'état financier de l'exercice 1925—la balance comprenant l'intérêt inscrit mais non versé..	28,085,159	
		$90,814,027

La balance est la dette due au public que donne la réponse. Cette balance comprend les obligations émises au cours de l'année des chemins de fer:		
Obligations à 30 ans, à 5 p. 100, émises le 1er février 1924.. ..	$ 50,000,000	
Billets à 3 ans, à 4 p. 100, émis le 1er juillet 1924..	20,000,000	
Obligations à 30 ans, 4½ p. 100, émises le 15 septembre 1924..	26,000,000	
Billets garantis par le matériel, à 4½ p. 100, émis le 1er juillet 1924..	9,375,000	
Canadian Reatlties Co., hypothèques..	951,000	
Total..	106,326,000	
Moins remboursements au cours de l'année des chemins de fer 1924..	15,511,873	
Balance, accroissement net de la dette due au public, comme le dit la réponse..		90,814,026

Pour rendre ceci conforme à l'exercice 1925, il faut ajouter:

Obligations et hypothèques émises durant l'année de chemins de fer 1924, comme ci-dessus..		$106,326,000
Moins émission du 1er février 1924 (étant durant l'exercice 1924)	$50,000,000	
Moins hypothèques sur immeubles du National-Canadien..	951,000	
		50,951,000
Balance..		55,375,000
Ajouter obligations émises après le 31 décembre 1924:		
4½ p. 100, 10 ans, émises en février 1925..	17,000,000	
4½ p. 100, 5 ans, émises en février 1925..	18,000,000	
		35,000,000
Total..		90,375,000
Moins remboursements durant l'exercice 1925.		24,007,533
Laissant une augmentation nette de la dette des chemins de fer envers le public pour l'exercice 1925 de..		66,367,467

L'hon. M. GRAHAM: La grande difficulté ne provient-elle pas de ce que l'on essaie de prendre les chiffres d'une année pour les rapporter à la situation d'une autre année? Cela engendre de la confusion. Quand on discute la comptabilité des chemins de fer, il est absolument impossible de faire des comparaisons avec notre exercice financier sans induire quelqu'un en erreur.

M. MARLER: Je remercie l'honorable ministre des Chemins de fer pour ce renseignement. Il a absolument raison de dire cela. En vérité, il est tellement difficile d'appliquer nos finances de chemins de fer à notre exercice financier sans une somme d'étude énorme, que j'avais presque l'intention de suggérer que nous changions notre exercice et l'année financière des chemins de fer afin de les faire coïncider et que nous sachions où nous en sommes. Quand il s'agit d'une entreprise immense dépensant des dizaines et des centaines de millions par année, il est vraiment regrettable que l'on ne puisse apprendre où va l'argent sans qu'il faille passer de longues nuits, durant plusieurs semaines, à étudier ces questions afin de pouvoir les discuter d'une façon intelligente devant la Chambre. Si le Gouvernement voulait songer à changer l'année financière des chemins de fer pour la faire correspondre à notre exercice, cela épargnerait beaucoup de temps aux honorables députés.

L'hon. M. GRAHAM: Il nous faut garder l'année civile.

M. MARLER: Le ministre des Chemins de fer et des Canaux fait une suggestion que j'hésitais à faire, mais qui est excellente. Toutes nos périodes, au point de vue des taxes, expirent maintenant le 31 décembre. Nos taxes sur le revenu et nos taxes de vente sont calculées pour l'année finissant le 31 décembre. Presque toutes les compagnies du pays adoptent l'année civile. Il est pratiquement impossible de comparer nos statistiques avec celles des compagnies ou de faire aucune comparaison quelconque. Si nous adoptions l'année civile pour tous, chemins de fer, fisc, compagnies, taxes, cela épargnerait des difficultés à tout le monde et cela serait plus clair.

M. CALDWELL: Ceci ne nous permettrait-il pas aussi d'avoir le rapport de l'auditeur général plus à date qu'il ne l'est présentement?

M. MARLER: Je serais très heureux de répondre à cette question, mais je ne le puis. Il me reste peu de choses à dire et j'en arrive maintenant à cette partie de mon discours qui est peut-être entourée de plus de difficultés que tout le reste. Je veux parler du rapport que les obligations de chemins de fer émises chaque année ont avec la dette consolidée de notre pays.

J'ai parlé de ce que les divers discours du budget ont révélé et n'ont pas révélé et il n'est pas nécessaire d'insister maintenant plus longuement sur ce point. Je crois avoir expliqué clairement à tous les honorables députés qu'en ce qui concerne l'honorable député de Queen-Shelburne (M. Fielding) et le ministre intérimaire actuel des Finances (M. Robb), toutes les obligations émises ont été déclarées chaque année dans les exposés budgétaires. Là n'est point la question. Il s'agit de savoir combien de ces obligations émises chaque année ont été, si l'on veut, ajoutées à la dette nette consolidée, ou, si l'on préfère, ajoutées à la dette réunie du pays. En d'autres termes, quelques honorables députés se sont plaints de ce que, durant une certaine année, nous ayons payé une grosse somme d'argent comptant aux chemins de fer et que nous ayons inscrit cette somme dans le compte consolidé net. En conséquence, le déficit fut très considérable.

"Maintenant," disent-ils, "vous venez nous dire: Nous n'avons pas l'intention de verser de largent comptant, mais de financer au moyen d'obligations. En conséquence, votre déficit réel est beaucoup moindre ou il se peut que vous ayez un surplus, selon le cas." Cet argument a une certaine valeur et il faut l'envisager d'une façon équitable.

La question politique importe peu d'un côté ou de l'autre en fait d'arrangements financiers. Que les chemins de fer soient financés au moyen d'argent comptant ou d'obligations, cela importe peu; toutes les obligations de nos chemins de fer sont nos dettes et nous devons en tenir compte d'une façon ou de l'autre. Si nous émettons pour 20 millions d'obligations, garanties ou non, dans une année en particulier, ceci a quelque chose à faire avec la dette du pays, peut-être pas pour les fins de la comptabilité, avec la dette consolidée, mais avec la dette réunie du pays. Cet argent, nous le devons et il nous faut le payer. Il est vrai qu'à côté de cela, nous avons des propriétés, s'il en a été acheté avec ces fonds ou les produits de ces obligations en particulier.
Dès lors, en dernière analyse, il importe peu que nous payions en espèces ou que nous émettions des obligations, car, à toutes fins pratiques, nous devons tenir compte du résultat net des opérations.

M. LADNER: N'aurait-il pas été loyal envers le peuple du Canada que l'exposé budgétaire eût dévoilé cet aspect de la question dont parle mon honorable ami? C'est le point que j'ai soulevé il y a un moment, à savoir que l'on avança 10 millions de dollars en espèces l'an dernier et 7 millions en 1922. Le public ne peut le comprendre.

M. MARLER: Mon honorable ami ne me comprend pas du tout. La manière de débourser l'argent ne change absolument rien à la chose. L'exposé budgétaire ne pouvait en aucune façon dévoiler cet aspect de la question. L'exercice financier sur lequel porte le budget diffère totalement de l'exercice des chemins de fer et il est absolument impossible que le ministre des Finances mette, dans l'exposé budgétaire, l'exposé de l'état financier des voies ferrées. Ce sont deux choses absolument différentes. Mon honorable ami ne saisit pas la signification de ce fait.

M. LADNER: L'honorable député aime à se donner des airs de supériorité dans cette Chambre.

M. MARLER: Pas du tout.

M. LADNER: Je n'ai pas l'intention de le supporter, bien que je sois un député de l'arrière-plan. Ce que je veux savoir de l'honorable député, c'est ceci: Aurait-il été trop difficile pour le ministre intérimaire des Finances, en un mot ou deux, de noter le fait que les avances en espèces sont minimes cette année comparativement à celles des autres années, de sorte que le public saurait que, encore que l'obligation demeure, elle prend une forme différente? Ce n'est pas beaucoup, mais c'est important.

M. MARLER: Je ne pense pas que le ministre intérimaire aurait eu la moindre difficulté à le dire. De fait, il le dit en propres termes, il dit: "J'ai avancé aux chemins de fer $18,077,000 et j'ai émis des obligations pour tel montant, dont 17 millions étaient destinés à des remboursements". Tout cela est dans l'exposé budgétaire. Mais quel renseignement cela procure-t-il au public, demande mon honorable ami? Le public n'examinera pas à tête reposée les comptes publics; on ne peut s'attendre qu'il le fasse. C'est la raison que j'invoque auprès du Gouvernement, et je dis que si l'on présente un exposé comme celui que j'ai indiqué, nous saurons exactement où nous en sommes. Mais le Gouvernement ne cherche pas du tout à cacher ce qui a été fait d'année en année; il dit franchement: "Cette année on a dépensé 18 millions en espèces et telle somme en obligations; l'an dernier, on dépensa tant en espèces et nous avons émis tant d'obligations". C'est parfaitement clair pour mon honorable ami, j'espère.

M. EULER: J'hésite à interrompre, mais c'est sur un point au sujet duquel il semble y avoir beaucoup de confusion et une grande divergence d'opinion. J'admets tout de suite que, lorsque le Gouvernement garantit des obligations ou avance de l'argent aux chemins de fer nationaux, la dette est augmentée; il ne peut y avoir aucun doute à ce sujet. Mais si cette garantie d'obligations, ou ces avances d'argent d'un montant de 20, 30 ou 50 millions, servent à des frais d'établissement qui représentent un élément d'actif pour les chemins de fer, l'honorable député dira-t-il, comme le prétendent les honorables députés de la gauche, que cela modifie affectivement le déficit? Cela augmente la dette, mais augmente-t-il le déficit? Je soutiens le contraire.

M. MARLER: Il n'est pas facile de répondre à cette question. Je dis que cela augmente le déficit. On avance en espèces, mettons, 25 millions de dollars, et on acquiert des biens pour une valeur de 25 millions de dollars; mon honorable ami affirme que, considérant que d'un côté du grand livre, l'on a une somme portée au débit, et de l'autre une au crédit, elles se compensent mutuellement, les deux s'annulent et par conséquent, il n'y a pas augmentation. Ce serait exact si le pla-

cement était productif. Mais ce n'est pas un placement productif.

M. EULER: Pourquoi ne l'est-il pas?

M. MARLER: Comment mon honorable ami peut-il dire que les 50 millions que nous avons avancés cette année sont recouvrables et que les 50 millions avancés il y a quelques années ne le sont pas? Nous avons avancé 800 millions de dollars aux chemins de fer et ces 800 millions sont recouvrables ou non. Mais mon honorable ami ne peut dire que, parce que les 25 millions avancés cette année servent à certaines entreprises, il faut dès lors inscrire la somme dans l'autre partie des livres, la considérer comme recouvrable et dire par conséquent qu'une somme équivalente est portée au crédit.

M. EULER: Quand une compagnie ordinaire, comme une entreprise industrielle, agrandit son usine ou augmente son matériel d'exploitation, l'honorable député peut-il dire que les administrateurs considèrent cette augmentation comme une perte? Car un déficit est une perte, dans le sens exact du terme. Si l'on augmente ses placements productifs, l'on ne subit pas une perte; on augmente ses obligations, il est vai, mais on a un élément d'actif correspondant. Si l'on construit un embranchement, l'on contracte une dette, mais on a par contre un élément d'actif.

M. MARLER: Vous n'avez rien autre chose qu'un actif improductif. Quand une maison d'affaires ajoute à son actif, elle ne le fait que dans l'espoir que ce nouvel élément d'actif lui rapportera des bénéfices.

M. EULER: Et c'est ce que font les chemins de fer.

M. MARLER: Je sais que mon honorable ami, partisan de la nationalisation, est très difficile à convaincre.

M. EULER: C'est la même chose pour vous qui êtes contre la nationalisation.

M. MARLER: Je n'y suis, pas du tout, opposé, mais je veux qu'on diminue les dépenses au pays et je veux envisager honnêtement la situation.

M. EULER: Moi aussi.

M. MARLER: Je n'en doute pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il me permettre une question?

M. MARLER: Dans un instant. Je dis qu'il faut considérer l'actif de nos chemins de fer comme improductif en ce qui regarde notre dette consolidée, jusqu'à ce qu'on puisse voir ce qu'il vaut. Cet actif est là et nous n'en connaissons pas la valeur, alors nous devons le considérer comme improductif en tant qu'élément de la dette consolidée.

M. EULER: Si mon honorable collègue dit que le chiffre de $800,000,000 représente un actif improductif, il s'apercevra qu'une partie peut être une perte, peut-être que le tout pourrait être une perte. Mais pourquoi en séparer une partie? A ce compte-là, vous pourriez annuler tous les placements faits dans les chemins de fer.

M. MARLER: Je ne sépare rien, c'est mon collègue qui sépare; il met à part une dépense paticulière. D'après lui la construction d'un embranchement au coût de 25 millions équivaut à un actif. Je prétends, moi, qu'il faut tout prendre.

M. EULER: Pourquoi construirait-on un embranchement, s'il ne constitue pas un actif?

M. MARLER: Mon honorable ami voudrait me faire dire, et je suis prêt à le dire si cela peut le consoler, que la construction d'un embranchement va ajouter quelque chose à l'actif improductif déjà existant. Mais je prétends qu'il faut considérer l'ensemble de nos chemins de fer comme un actif improductif tant que l'entreprise ne rapporte pas de bénéfices. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-ce pas le cas que, depuis quelques années, dans l'exposé budgétaire, le déficit, tel qu'il était en définitive révélé, a toujours voulu dire un déficit à compte du capital aussi bien que des dépenses ordinaires, et conséquemment constituait une augmentation de la dette?

M. MARLER: Mon très honorable ami parle-t-il des déficits du fonds consolidé?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. Mais n'est-il pas vrai que, dans les exposés budgétaires des années passées, depuis au moins sept ans, le déficit déclaré en définitive, était invariablement un déficit tant au compte du capital qu'à celui des dépenses ordinaires, et partant constituait en réalité une augmentation de la dette? L'honorable député verra qu'il en fut ainsi en 1923, 1922, 1921 et 1920.

M. MARLER: Mon très honorable ami se trompe. Dans l'exposé budgétaire de sir Thomas White et dans les deux de l'honorable député de York-Ouest, il n'est pas question de déficit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami ne m'a pas compris.

M. MARLER: Que mon très honorable patiente un peu. On n'avait pas encore fermé tous les comptes, et ce à quoi mon très honorable ami et ceux qui l'entourent trouvent à redire c'est qu'en 1923 le ministre des Fi-

nances à fait voir un déficit de $31,000,000, tandis que, disent-ils, on n'a pas suivi la même méthode dans le présent exposé. Ce que je fais maintenant remarquer c'est que pas plus dans l'exposé de sir Thomas White que dans celui de l'honorable député d'York-Ouest on avait une méthode différente de celle que nous avons aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne me comprend pas et il va s'en apercevoir dans un instant. Cette année le ministre intérimaire des Finances prétend avoir un excédent de $1,800,000.

M. MARLER: Pas du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me suis servi du mot "prétendu" et je m'indignerais autant que mon honorable ami si ce qualificatif n'était pas employé au sujet de l'excédent actuel. Il va voir dans l'exposé budgétaire qu'on prétend avoir cet excédent.

M. MARLER: Quand je parlais mon très honorable ami était à lire un livre, c'est ce qui explique qu'il ne comprend pas la question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais, je puis lire un peu et saisir quand même ce qui se dit. Le Gouvernement annonce un excédent de $1,800,000 sur les dépenses au compte du capital comme sur les dépenses ordinaires. N'est-il pas vrai également, je le demande, que les 35 millions d'un excédent proclamé l'an dernier étaient un excédent sur les dépenses au compte du capital comme sur les dépenses ordinaires? Et il est également vrai que les 31 millions d'un déficit admis l'année précédente englobaient les dépenses au compte du capital aussi bien que les dépenses ordinaires. C'est vrai des trois années; de fait, c'est une caractéristique de tous les exposés budgétaires depuis sept ans.

M. MARLER: Pas du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député conviendra-t-il que c'est le cas pour les trois dernières années?

M. MARLER: Non, je n'en conviens pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a tort.

M. MARLER: Je n'ai pas tort, je m'en rapporte au texte même du discours sur le budget.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que l'honorable député interroge le ministre des Finances et il verra.

M. MARLER: Cette année, le Gouvernement n'annonce pas d'excédent sur toutes les dépenses, mais sur les dépenses ordinaires seulement. Et précisément de la même manière que furent annoncés les excédents dans les deux discours de l'honorable député de York-Ouest et dans celui de sir Thomas White; il n'y a pas de différence. Je croyais l'avoir expliqué à l'honorable député il y a une heure et demie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que l'honorable député interroge le ministre des Chemins de fer, et il constatera que j'ai raison.

M. MARLER: Je ne poserai aucune question au ministre des Chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi l'honorable député ne cherche-t-il pas à se mettre dans le droit chemin? Il a tort.

M. MARLER: Je vous demande pardon, je n'ai pas tort. L'excédent de $1,800,000 de cette année est établi précisément de la même manière que les prétendus excédents dans les discours de sir Thomas White et de l'honorable député d'York-Ouest. Il n'y a pas la moindre différence.

L'hon. M. MANION: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Que pense-t-il de l'addition de 4 millions d'arrérages d'intérêts comme un excédent? Il n'en a pas encore parlé.

M. MARLER: Certes, je n'entendais pas en parler, parce qu'il existe un précédent—la même chose exactement est arrivée sous le régime de mon très honorable ami. La somme ne fait rien à l'affaire. En 1920, une valeur appelée la Southern Alberta Land Company a été inscrite comme inactive, l'année suivante, comme active.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais...

M. MARLER: Que mon très honorable ami prenne patience. J'ai la parole en ce moment. Il lui est fort désagréable d'entendre ces choses, je le comprends, mais je n'y puis rien. Je le répète, ce n'est pas du tout une question de montant. C'est exactement le procédé employé par l'honorable député d'York-Ouest en 1920. Je ne discute pas le fait si la somme de 4 millions existe ou non, c'est l'affaire du département des Finances. Comme dans toute administration, force nous est d'adopter une estimation fondée sur le rapport du haut personnel. S'il évalue l'actif à tant et affirme la réalité de cet élément, j'ajoute foi à sa parole, pour ma part. Mais je parle du principe en jeu. Je n'ai pas mentionné la chose plus tôt afin de ne pas blesser les sentiments de mon très honorable ami. Je le répète, la même chose absolument est arrivée dans le cas de la Southern Alberta Land Company, et s'il examine les comptes de 1920, il verra que l'hono-

rable député de York-Ouest a inscrit cette valeur comme inactive et, l'année suivante, comme active. La compagnie est aujourd'hui insolvable ou peu s'en faut.

L'hon. M. MANION: Le ministre intérimaire des Finances, n'affirme-t-il pas clairement dans cet exposé que les 4 millions sont à sa disposition pour solder ces autres déboursés en argent qu'il a faits?

M. MARLER: Pas du tout.

L'hon. M. MANION: Oui, je puis citer ses paroles.

M. MARLER: Le ministre intérimaire des Finances n'en fait rien.

L'hon. M. MANION: Je puis citer ses propres paroles.

M. MARLER: Comment peut-il agir de la sorte? Il présente un excédent de $1,823,000, et il affirme que nous avons avancé 19 millions aux chemins de fer. A cela, il oppose le montant de notre actif accru. Il soustrait simplement les quatre millions en chiffres ronds de la dette nette, il ne parle pas d'argent du tout. C'est une opération de comptabilité parfaitement régulière à tous égards. On l'a pratiquée auparavant; chaque année, vous relevez l'inscription de valeurs productives. J'en donnerai quelques exemples à mon honorable ami. En 1921, il y a l'inscription de $315,655, en 1922, de $138,847, et en 1923, d'une petite somme. Ces sommes ne sont pas considérables, j'en conviens, mais le principe est le même.

J'ai oublié, monsieur l'Orateur, quel sujet je devais discuter ensuite. Ce doit être, j'imagine, le fait de la Chambre aussi.

L'hon. M. MANION: L'honorable membre a nié que le ministre des Finances avait prétendu pouvoir compter sur quatre millions. Me permettrait-il de donner lecture du passage en question?

M. MARLER: Oui, pourvu que vous lisiez tout le passage relatif à la question.

L'hon. M. MANION: Je vais lire le passage; peut-être que je me trompe; mais je ne le crois pas. Le ministre a dit ceci:

A cela il faut ajouter la somme de $4,000,162 déjà mentionnée, ce qui fait un total de $5,823,162 en réduction de notre dette nette pour ce qui est des services du Gouvernement proprement dits.

Et voici ce que je demande à l'Assemblée de bien remarquer:

Cette somme vient en déduction de nos prêts de $18,027,000 aux chemins de fer nationaux...

Comment vient-elle en déduction?

M. MARLER: Continuez votre lecture.

[M. Marler.]

L'hon. M. MANION: Parfait.

...de $900,000 à la marine commerciale de l'Etat et de $600,000 à la commission du port de Québec, lesquels, tout en représentant un actf, sont considérés comme étant non productifs; l'augmentation de la dette pour l'exercice est donc d'environ $13,703,838.

M. MARLER: C'est de toute évidence.

L'hon. M. MANION: Il prétend que la somme vient en déduction. D'où vient la somme de 4 millions comme arrérages d'intérêts? Est-ce la Grèce, ou est-ce la Roumanie qui les tient à sa disposition?

M. MARLER: Le ministre n'a pas affirmé que les 4 millions étaient entrés dans sa caisse.

L'hon. M. MANION: Alors, comment pouvait-il en faire état autrement?

M. MARLER: L'honorable membre connaît-il les opérations de la comptabilité? La même situation s'est présentée dans le cas de la compagnie des terres du sud de l'Alberta.

Le très hon. M. MEIGHEN: On ne l'a pas ajouté à l'excédent.

M. MARLER: Non, mais on l'a déduit du déficit.

Le très hon. M. MEIGHEN: On l'a inscrit au compte de la dette; on ne l'a pas considéré comme excédent.

M. MARLER: Notre collègue fait erreur On a fait une inscription au compte de la dette en 1920 et l'on l'a portée au chapitre de l'actif en 1921. Cela ne peut-être discuté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas la même chose que de compter la somme comme excédent.

M. MARLER: L'honorable membre ne veut pas voir l'analogie; c'est, je le concède, un reprochement qui ne lui plaît pas.

M. EULER: Je regrette d'interrompre l'orateur, mais je lui demande la permission de lui poser encore une question. A-t-il dit que puisque les chemins de fer étaient exploités à perte, les dépenses d'établissement, ou la garantie de l'Etat pour ces dépenses, doivent figurer au compte du déficit? Si je l'ai bien compris, alors à supposer que les réseaux nationaux eussent rapporté des bénéfices à l'Etat, faudrait-il faire tout le contraire, c'est-à-dire porter au crédit de l'exploitation l'ensemble de tous ces frais de premier établissement, qui pourraient se chiffrer dans les cent millions?

M. MARLER: Mais sans doute; c'est justement le point de la question.

M. EULER: C'est proprement absurde.

M. MARLER: Mais pas du tout; c'est la manière ordinaire de procéder. Si vous avez

un actif non productif, vous l'inscrivez comme tel; mais du moment qu'il devient productif de recettes, vous en faites état.

M. EULER: Supposons un établissement industriel de cent millions qui ne rapporte aucun bénéfice une année, allez-vous dire qu'il a perdu toute valeur? Mais dès que les profits commencent à rentrer vous allez compter un excédent de cent millions dans les affaires? C'est pourtant ce que vous dites.

M MARLER: Votre supposition est exagérée.

M. EULER: Je crois que nous sommes dans le même cas tous les deux.

L'hon. M. GRAHAM: Dans les finances publiques on ne fait pas d'inventaire, comme c'est l'usage dans les exploitations privées.

M. MARLER: Monsieur l'Orateur, j'examinais, il y a quelque instants, la question de savoir, si les émissions d'obligations en faveur des réseaux ferrés doivent être ajoutées à la dette consolidée chaque année. J'ai discuté le point assez au long. J'ai rappelé les déclarations à ce sujet dues au ministre intérimaire des Finances et à ses prédécesseurs. Toute la question se ramène à ceci.

Les budgets antérieurs ne mentionnent pas ces sommes; les exposés budgétaires qu'a prononcés l'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton) n'en font pas du tout mention; cependant, le très honorable chef de l'opposition officielle adopte l'attitude,—et j'avoue qu'elle est assez logique,—qu'il n'est pas du tout nécessaire d'ajouter à la dette les obligations émises dans ces conditions, pourvu qu'elles soient destinées à des fins de remboursement; ou encore, si une partie seulement de ces fonds est consacrée à des fins de remboursement, tandis que le reliquat est tiré du fonds consolidé, il est inutile d'ajouter ce montant au chiffre de la dette nationale. Avec la permission de la Chambre, je citerai un exemple vu que ces calculs sont quelque peu compliqués. L'attitude qu'adopte mon très honorable ami se résume à ceci: Si, au cours d'une année quelconque, nous avons garanti des obligations, disons jusqu'à concurrence de 20 millions, pour le compte des chemins de fer et si cette somme est entièrement consacrée à des fins de remboursement, notre dette nationale ne subit aucune augmentation du fait de cette opération; il s'agit simplement d'un virement de compte. D'autre part, si 10 millions sont utilisés pour des fins de remboursement, les autres $10,000,000 n'ont nullement besoin d'être ajoutés à la dette nationale, pourvu qu'ils soient tirés du fonds consolidé et que l'on fasse les remboursements en espèces. Voilà qui est absolument clair. Cependant, si nous suivons jusqu'au bout le raisonnement de mon honorable ami, il aboutit à ceci: Si cette somme de 20 millions n'est pas entièrement utilisée pour des fins de remboursement ou si la somme était insuffisante pour combler la différence entre les deux, il faudrait alors l'ajouter au chiffre de la dette nationale. J'ai exposé clairement, je le crois, l'attitude que prend mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parfaitement.

M. MARLER: Venons-en maintenant au fond de la question. Il s'agit de nous rendre compte des répercussions que ces valeurs émises exercent sur la dette globale du pays en n'importe quelle année ou sur la dette nette consolidée. Bref, de combien le chiffre de la dette publique a-t-il augmenté en une année donnée? Avant d'aller plus loin, toutefois, je ferai observer que la principe posé par mon très honorable ami, n'a jamais été mis en vigueur, pas plus sous son régime que sous les autres qui se sont succédés à la direction des affaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il l'a été à mon avis.

M. MARLER: Je diffère d'opinion avec mon très honorable ami et je le regrette. J'ai examiné les chiffres avec la plus grande attention; je les ai compris avec ceux du département des Chemins de fer et ils ont été vérifiés au département des Finances. Or, il est établi que le montant des obligations émises sous le régime de mon très honorable ami, le reliquat consacré à des fins de remboursement, n'a jamais été ajouté à la dette nette consolidée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a jamais eu de reliquat.

M. MARLER: Mon très honorable ami fait erreur. Je lui donne les chiffres exacts.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai également obtenu les miens du département des Chemins de fer et des Canaux.

M. MARLER: Plus que cela, si mon honorable ami le désire, je lui ferai parvenir les états de compte après la séance. Bref, je désire jouer cartes sur table avec mon très honorable ami, étant donné que, d'après son raisonnement, des obligations furent émises en 1920, pour les fins des chemins de fer au montant de $42,109,026.

Le très hon. M. MEIGHEN: Subdivisez ce montant. Nous avons fait des émissions de 50 millions, 20 millions, 25 millions un autre de 11 millions.

M. MARLER: Mon très honorable ami désire que je les subdivise?

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement.

M. MARLER: Je les subdiviserai donc si mon honorable ami y tient, mais je ne vois pas de raison particulière d'adopter cette méthode; cela ne peut qu'embrouiller la question. Il serait préférable, à mon sens, de nous en tenir à la somme globale pour le bénéfice des honorables membres qui suivraient plus facilement mon raisonnement. Je me rendrai toutefois au désir de mon très honorable ami. Au cours de l'exercice 1920, l'ancien gouvernement avait donc émis des obligations pour une somme de $42,109,026.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y en a eu plus que cela à mon sens.

M .MARLER: Je ne tiens pas compte des obligations émises en vue de faire l'acquisition du réseau du Grand-Tronc puisqu'en réalité elles furent consacrées exclusivement à cette fin. Pour que la comparaison soit parfaitement juste. Je prends les émissions d'obligations telles qu'elles sont faites dans le cours ordinaire des affaires, à l'heure qu'il est.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois qu'il y en a plus que cela.

M. MARLER: J'en doute. C'est là le plein montant à mon avis, de bilan s'équilibre; les chiffres ont été vérifiés par le personnel des deux départements concernés et ils ont été trouvés exacts. Donc, d'après le raisonnement de mon très honorable ami, si ces sommes ne sont pas ajoutées à la dette publique, elles auraient dû servir à des fins de remboursement, ou la part de ce montant non utilisée à cette fin aurait dû être tirée du fonds consolidé et versée en espèces.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici ce que j'ai prétendu et je n'en démords pas. Ce n'est pas exactement comme mon honorable ami le dit. Tout excédent de garantie sur la réduction de la dette fondée, peu importe que cette réduction de la dette ait été effectuée au moyen du produit de la garantie ou d'autre manière, constitue une addition réelle à la dette nationale.

M. MARLER: Je ne suis pas de l'avis de mon collègue au sujet de son interprétation du mot garantie. Maintes et maintes fois, il a employé les mots "toutes les obligations émises". Je tiens compte de toutes les obligations émises pour les fins de chemins de fer, garanties ou non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non pas.

M. MARLER: Mon honorable ami l'a fait nombre de fois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais pas pour les fins de. . .

[M. Marler.]

M. MARLER: C'est dans ce but même que j'agis ainsi, afin d'être absolument juste envers mon honorable ami et les membres de ce côté-ci de la Chambre. J'inclus toutes les obligations. Pourquoi pas?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une comparaison différente.

M. MARLER: Pas du tout. Pourquoi s'y opposer? Ce sont toutes nos dettes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans un sens, oui.

M. MARLER: Garanties ou non, ce sont toutes nos dettes, alors pourquoi ne pas comprendre toutes les obligations, puis déduire le remboursement et voir quelle est la balance et si elle a été envoyée sur le fonds consolidé ou non.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député. . .

M. MARLER: Je devrais peut-être poursuivre mon argumentation.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne devrait pas m'inviter à poser des questions puis se fâcher contre moi si je le fais.

M. MARLER: Je ne suis pas fâché, je n'ai jamais été de meilleure humeur de ma vie. Malheureusement, c'est mon honorable ami qui prête toujours son état d'esprit aux autres.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député sollicite des interruptions mais il ne les accueille pas bien.

M. MARLER: On n'a cessé de m'interrompre, et, si je ne me hâte, la séance sera bientôt levée.

En 1920, nous avons émis pour des fins de chemins de fer des obligations au montant de $42,109,026 et, sur ce montant, nous avons employé dans un but de remboursement $17,109,026, ce qui laissait une balance de 25 millions pour de nouveaux remboursements. Maintenant, d'après l'argument de mon très honorable ami, ces 25 millions auraient dû être payés sur les fonds mis au compte de la dette consolidée et affectés au remboursement. En réalité, ce n'est pas 25 millions qui a été pris à cette fin sur le fonds consolidé mais $6,114,237, ce qui donnait une balance provenant des émissions d'obligations non employées pour le remboursement de $18,885,763 qui, selon le raisonnement de mon très honorable ami, aurait dû être ajoutée au déficit de cette année, mais ne l'a pas été.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne m'a pas compris.

M. MARLER: Je ne vois pas comment cela se peut. C'es mon très honorable ami qui n'a pas saisi mon point, et de propos délibéré, je crois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vous comprends parfaitement, mais puisque vous ne voulez pas me permettre de m'expliquer, continuez.

M. MARLER: Mon très honorable ami pourra répondre quand il prendra la parole. Tous les discours de la gauche ont convergé vers ce point même. Je l'ai traité, et mon très honorable ami aura l'occasion s'il le juge à propos, de s'expliquer dans son discours sur le budget. En attendant, s'il le désire, je lui fournirai mes chiffres, afin qu'il les étudie pour son édification. Je suis sûr qu'ils sont exacts et que l'assertion fréquemment faite par la gauche que nous devrions ajouter toutes nos garanties à la dette consolidée se rapporte à une coutume qui n'a pas été suivie dans le passé. Ce n'est pas qu'une fois mais à plusieurs reprises que nous avons entendu l'affirmation que tout ce qui n'avait pas servi au remboursement avait été ajouté à la dette nationale. Rien de plus inexact. Jamais nous n'avons vu cela dans aucun budget du pays.

Précisément la même chose est arrivée en 1921. Cette année-là, des obligations ont été émises jusqu'à concurrence de 77 millions. De cette somme, $48,943,961 ont servi au remboursement, de sorte que la balance non utilisée à cette fin se chiffrent à $28,056,038. Encore une fois, cette somme-ci aurait dû être payée sur l'argent mis au compte de la dette consolidée pour les remboursements, s'il faut en croire les membres de la gauche. Cependant, il n'y a pas eu de 28 millions payés cette année mais seulement $7,438,664, ce qui laissait une balance de $20,617,315 qui, d'après mon très honorable ami aurait dû être ajoutée au déficit de cet exercice, mais ne l'a pas été. Le point que je veux faire ressortir,—j'y reviens encore,—c'est que l'exposé financier présenté à la Chambre par le ministre intérimaire des Finances suit exactement et précisément la même forme que les exposés précédents, et non seulement la forme est-elle la même, mais encore le fonds, et quant aux garanties des valeurs émises,—qu'on n'aille pas se méprendre sur le sens de mes paroles: je ne prétends pas que ces obligations ne devraient pas être ajoutées à la dette, mais jusqu'ici elles n'ont jamais figuré dans la supputation de l'excédent ou du déficit. Voilà la question. Pour répondre à l'honorable député de Brandon M. Forke) je crois que nous arrivons, en définitive, à ceci,—il a fallu y consacrer une étude prolongée et un calcul minutieux pour arriver à une réponse absolument exacte,—mais la voici: De combien avons-nous grossi notre dette globale, c'est-à-dire la dette consolidée et la dette du réseau national, au cours d'une époque déterminée, par les dépenses? Voilà, je pense, où mon honorable ami veut en venir. Pour arriver à la réponse il faut faire entrer en ligne de compte les débours sur le compte de la dette consolidée, et les émissions d'obligations des chemins de fer, et en déduire les remboursements opérés sur les recettes provenant de la vente des valeurs de même que les remboursements en espèces sur le compte de la dette consolidée. Or, voici la situation, et je la compare aux autres époques de trois ans étudiées exactement au même point de vue. J'impute contre chaque époque toutes les obligations émises, avec ou sans garantie, dont je soustrais tout remboursement effectué sur les obligations ou en espèces; voici maintenant ce que cette supputation me donne pour les deux époques de trois ans:

Première époque: exercices clos le 31 mars 1920, 1921 et 1922		
Augmentation de la dette nette consolidée par suite de débours autres que ceux nécessités par la démobilisation, faisant la part au relèvement conséquent au transport de certains placements productifs sur la liste des placements improductifs..	$256,884,485	
Augmentation de la dette des chemins de fer envers le public pendant la même époque défalcation faite de tous remboursements..	50,884,485	
Augmentation totale nette de la dette consolidée et des obligation de chemins de fer.. ..		$307,124,600

J'ai ainsi recours, mot pour mot, à l'explication des honorables représentants de l'autre côté, touchant ces débours pour le compte des chemins de fer Nationaux. J'arrive donc à l'époque suivante, dont le revelé a été préparé, en tous points, exactement comme le premier. Par conséquent pour l'époque de trois ans terminée le 31 mars 1925,—et je puis dire ici que j'ai étudié la situation au point de vue du comptable, du point de vue de l'homme qui s'intéresse aux affaires nationales et qui tient à en faire un exposé véridique au pays et à cette Chambre,—en comparant les dépenses effectuées au cours des trois derniers exercices avec celles des trois exercices précédents, je trouve ceci:

Augmentation de la dette nette consolidée par suite de débours autres que ceux nécessités par la démobilisation..	$ 3,160,740	
Augmentation de la dette des chemins de fer pendant la même époque..	102,122,196	
Augmentation nette de la dette consolidée et des obligations des chemins de fer.. ..		$105,182,936

Soit $201,931,664 de moins que pendant les trois exercices antérieurs. Voilà un relevé franc et juste qui peut être communiqué au public, un relevé qui tient compte de tout, qui indique toutes les dépenses ordinaires, toutes les dépenses pour le compte des chemins de fer, et préparé exactement et précisément, sans dévier d'un iota, suivant la méthode adoptée par les honorables représentants de l'opposition eux-mêmes; et il accuse incontestablement un excédent de $201,000,000 de dépenses sous le régime des honorables représentants de l'autre côté sur le chiffre des débours effectués par notre Gouvernement au cours d'une époque similaire de trois ans.

Je regrette, monsieur l'Orateur, d'abuser si longtemps de l'indulgence de la Ch...

Quelques VOIX: Continuez.

M. MARLER: Tandis que nous sommes sur la question des chemins de fer me permettra-t-on un mot de plus à leur sujet? J'ai encore ici un tableau indiquant l'augmentation dans la dette totale du pays que, du consentement des honorables membres, je vais faire insérer au compte rendu pour que mes honorables collègues puissent le lire:

Première époque,—exercices clos le 31 mars 1920, 1921 et 1922		
Augmentation de la dette nette consolidée:		
Frais de démobilisation.. ..	$363,249,099	
Transfert de valeurs de la liste des valeurs actives à celle des inactives (presque exclusivement des avances en espèces effectuées précédemment aux chemins de fer et inscrites à la liste des valeurs actives antérieurement à 1920).	228,115,555	
Dépenses autres que celles conséquentes à la démobilisation..	256,240,115	
Total de l'augmentation de la dette nette consolidée.. ..	847,604,769	
Augmentation de la dette des chemins de fer envers le public pendant la même époque..	50,884,485	
Augmentation totale, pendant l'époque, de la "dette globale"..	898,489,254	
		$898,489,254
Deuxième période: exercices clos le 31 mars des années 1923, 1924 et 1925		
Voici les augmentations de la dette nette consolidée:		
Frais de démobilisation.. ..	5,385,842	
Transferts de valeurs de la liste des valeurs actives à celle des inactives..	904,730	
Dépenses autres que les frais de démobilisation..	3,060,740	
Augmentation totale de la dette nette consolidée.. ..	9,351,312	
Augmentation de la dette des chemins de fer envers le public..	102,132,196	
Augmentation totale des dettes réunies durant la période..	111,473,508	
		111,473,508
Augmentation totale des dettes réunies pendant les six années..		$1,009,962,762

Quant aux chemins de fer, je regrette d'offenser mon honorable collègue de Waterloo-Nord (M. Euler)...

M. EULER: Ne craignez rien.

M. MARLER: ...et mes autres collègues qui sont en faveur de la nationalisation. J'espère que l'honorable député de Laprairie-Napierville (M. Lanctôt) approuvera ce que je vais dire.

M. LANCTOT: Je suis très satisfait.

M. MARLER: Je veux que mes collègues de la Chambre et le public se rendent compte des sommes énormes qu'on engage chaque année dans les chemins de fer. Ce n'est pas juste, lorsque nous abordons le bilan des chemins de fer ou l'exposé financier de prendre les deux comptes et de dire d'après leur total, qu'on a dépensé des sommes considérables parce qu'on n'a pas tenu compte des remboursements. Il est extrêmement difficile de déterminer l'effet réel des remboursements, si difficile même, que bien peu oseraient en entreprendre la compilation. Les chiffres que je vais citer représentent l'ensemble des nouvelles sommes, sauf l'intérêt dû au gouvernement, qui ont été dépensées pour les chemins de fer pendant les six années en question:

Année	Nouvelles dépenses
1920..	$106,823,987
1921..	144,287,643
1922..	105,658,469
1923..	59,683,705
1924..	85,050,703
1925..	84,394,467
Total..	$585,848,974

Je ne sais pas ce que mes collègues en pensent. Croient-ils que la nation peut continuer à dépenser pour nos chemins de fer une moyenne de près de 100 millions par an? Il me semble que nous ne pourrons pas continuer bien longtemps à ce taux là.

M. EULER: L'honorable député veut-il me permettre...

M. MARLER: Un instant, s'il vout plaît. Il me semble que nous ne pourrons pas continuer bien longtemps à ce pas-là. Ce que je veux faire bien comprendre à mes honorables collègues, c'est que Montréal—je ne parle pas pour tout le monde, mais pour les gens d'une certaine partie de la ville—ne veut pas qu'on fasse de nouvelles dépenses là-bas pour les chemins de fer. Quelles que soient les incommodités dont ils aient à souffrir à présent, ils

aiment mieux les subir que de voir dépenser de grosses sommes d'argent en gares ou autre chose. C'est ce que je tiens à faire bien comprendre au Gouvernement, s'il veut bien me le permettre.

Mon honorable collègue de Waterloo-Nord voulait me poser une question.

M. EULER: La voici: L'honorable député ne considère-t-il pas qu'il est juste de tenir compte de l'état déplorable dans lequel se trouvaient les chemins de fer lorsque l'Etat en a pris possession. Leur matériel roulant était insuffisant et ils n'étaient pas outillés comme il faut pour faire des affaires. Mais maintenant qu'ils le sont, on peut s'attendre à ne pas avoir les mêmes grosses dépenses pour les frais de premier établissement que durant les quatre ou cinq dernières années.

Des VOIX: Très bien.

M. MARLER: La nationalisation est évidemment vue d'un bon œil par la Chambre. Or, si nous continuons de dépenser 100 millions par an pour nos chemins de fer, cela finira par nous ruiner. Nous avons dépensé en 1920, 106 millions; en 1921, 144 millions; et en 1922, 105 millions. Mon honorable collègue de Waterlo-Nord ne pense-t-il pas qu'après tous ces déboursés, les chemins de fer nationaux devraient être en bon état, si jamais on peut les mettre en bon état?

M. EULER: L'honorable député voudrait-il répondre à ma question?

M. MARLER: L'honorable député m'a demandé s'il était probable que ces dépenses continuent. Elles ont continué. J'en ai donné la preuve. En 1924, elles s'élevaient à 85 millions et en 1925, à 84 millions.

M. EULER: Cela a déjà été dit.

M. MARLER: On ne peut pas continuer à jeter ainsi de l'argent comme de l'eau pour nos chemins de fer.

M. FORKE: Puis-je poser une question?

M. MacLEAN (York-Sud): L'honorable député veut-il me permettre...

M. LANCTOT: Un seul à la fois, s'il vous plaît.

M. FORKE: Si les gens de Montréal demeuraient à 20 milles d'une gare de chemin de fer je me demande s'ils seraient d'avis qu'on ne doit pas dépenser un sou en construction de voies ferrées.

M. MARLER: Mon honorable ami est absolument dans l'erreur touchant notre attitude sur la question des dépenses de chemins de fer. Nous ne nous plaignons pas des dépenses qui viennent en aide aux gens de l'Ouest.

M. FORKE: J'ai cru que vous entendiez toutes les dépenses de premier établissement.

M. MARLER: Non, ce n'est pas du tout l'idée. Ce dont nous nous plaignons, ce sont des trains-palais, et du nombre de trains entre Montréal et Toronto, ou Montréal et Ottawa ou Montréal et Québec. Nous nous plaignons de l'installation de postes de radiotéléphonie à Ottawa, Moncton et Victoria, et de dépenses de ce genre. A moins d'économiser dans nos dépenses de chemins de fer et dans toutes les autres nous ne pourrons pas réduire l'impôt.

M. FORKE: C'est aussi mon avis.

M. MARLER: Nous comprenons que l'Ouest doit avoir des facilités de transport.

M. CANNON: Mon honorable ami veut-il réduire le nombre des trains du National-Canadien ou celui des trains du Pacifique-Canadien?

M. MARLER: Les gens de Montréal demandent une diminution égale sur les deux voies.

CANNON: Afin de laisser le champ libre au Pacifique-Canadien.

M. MARLER: Pas du tout. Mon honorable ami me permettra de lui dire que si nous avions adopté le projet O'Shaughnessy le pays s'en trouverait bien mieux aujourd'hui.

M. CANNON: Pas du tout.

M. MARLER: Oui, beaucoup mieux.

M. MacLEAN (York-Sud): Puis-je maintenant poser ma question? Je vois dans un journal local comment sir Henry Thornton, en réponse à une question, a déclaré que l'idée que la nationalisation était cause des déficits du réseau national était absurde. Mon honorable ami (M. Marler), qui nous a présenté un si bel exposé cet après-midi, tente d'attribuer l'état de choses actuel à la nationalisation et non à la situation réelle.

M. MARLER: Mon intention n'est pas de retenir la Chambre plus longtemps en commençant une controverse au sujet des chemins de fer. J'ai l'intention de discuter cette question quand nous en viendrons à l'étude des crédits des chemins de fer. J'ai simplement saisi l'occasion de citer à la Chambre, pour le faire figurer au hansard, un état des sommes que nous avons dépensées, état qui se rattache directement aux affaires financières du pays et entre dans le cadre des remarques que j'ai présentées. Cela veut dire le montant de nouveau capital que nous avons engagé chaque année dans les chemins de fer et si mon honorable ami de York-Sud ou mon

honorable ami de Waterloo-Nord peuvent y trouver quelque réconfort, tant mieux pour eux; pour ma part je ne le peux pas.

M. MacLEAN (York-Sud): Nous y trouvons du réconfort.

M. MARLER: Alors, tant mieux pour vous. Je n'en trouve pas, parce que le 30 avril approche et que ma taxe sur le revenu ira dans les déficits des chemins de fer.

Même en prenant en considération les dépenses de chemins de fer nous devons jusqu'à un certain point tenir compte d'autres dépenses et nous devons essayer si nous le pouvons—je crois que nous le pouvons—de pratiquer cette vertu désignée sous le nom abhorré d'économie—nom abhorré par tous les politiques d'un bout à l'autre du pays—et nous devons, aussi, si c'est possible, nous passer de superflu, afin de permettre la réduction de l'impôt, car, en fin de compte, c'est le seul moyen de le réduire. Dans mes remarques de cet après-midi j'ai tenté d'exposer clairement la situation financière par rapport au bilan présenté par le ministre intérimaire des Finances et aussi de réfuter des déclarations parties de la gauche de la Chambre et offertes par d'anciens ministres de la couronne qui n'auraient jamais dû être faites.

M. ROSS (Kingston): Je suis convaincu que les honorables députés et le peuple en général seront enchantés de l'exposé lucide du bilan financier présenté dans le budget. Si on me demandait de le décrire, je dirais que nous avons entendu aujourd'hui un second discours du budget. Cela n'a rien d'extraordinaire depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir. Presque chaque fois, nous avons eu deux ou trois discours du budget. Cet après-midi, l'honorable député de Saint-Laurent et Saint-Georges (M. Marler) a commencé par exposer la situation tout à fait clairement et il a terminé avec des critiques contre le ministre intérimaire des Finances; critiques tout aussi fortes que celles qui sont jamais venues de la gauche. Cependant, pour, nous, gens du commun en cette Chambre, si amusantes que nous trouvions les divergences entre les grosses têtes de la finance, surtout du côté ministériel, la situation reste tout aussi embrouillée que jamais. Deux simples questions ont été posées à l'honorable député cet après-midi, mais tout en assurant qu'il y répondrait, il les a laissées toutes deux sans réponse. On lui a demandé: quel est le déficit réel cette année, déficit ou surplus, comme vous préférez? Il ne nous l'a pas dit. A moins que je n'aie pas l'esprit assez délié pour saisir; mais je serais surpris d'apprendre qu'un autre honorable député pût, d'après le discours de l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges, dire ce qui en est véritablement.

M. MARLER: J'ai indiqué le déficit pour la période de trois ans.

M. ROSS (Kingston): Quel était le chiffre?

M. BOYS: Quel était-il? Je n'étais pas présent et j'aimerais à le connaître.

M. MARLER: Je crois que mon honorable ami peut continuer son discours; la réponse paraîtra au compte rendu des débats.

M. ROSS (Kingston): J'aimerais à la connaître maintenant.

M. MARLER: J'ai mentionné le chiffre pour la période de trois ans. L'augmentation de la dette durant cette période de trois ans était de cent cinq millions et quelques mille dollars.

M. BOYS: Ce n'est pas le point.

M. ROSS (Kingston): L'honorable député me paraît embrouiller les choses davantage chaque fois qu'il parle. Nous lui demandons de nous dire quel est le déficit de cette année, question très simple, et il nous répond par des chiffres portant sur une période de trois ans. C'est-à-dire que pour connaître la situation financière il faut remonter plusieurs années en arrière. Pourquoi s'arrête-t-il à trois ans, quatre ans, cinq ans? Pourquoi ne pas remonter à dix ans? Le commun des députés en est ainsi réduit à conjecturer: l'on ne peut nous indiquer le déficit de cette année. Mon honorable ami a quitté la Chambre, et je remettrai à plus tard mes remarques sur ce point, mais je saisirai une autre occasion de de lui poser cette même question.

Le débat sur le budget, bien qu'il ennuie les journaux, nous fournit sur les différentes régions du Canada une somme de renseignements que nous apprécions peut-être mieux à la lecture dans les débats qu'à les entendre. Les opinions différentes des honorables députés sont intéressantes à suivre. Quelques-uns, comme l'honorable député de Victoria (Ont.) (M. Thurston) s'arrogent le rôle de prophète. Regardant le groupe qui siège dans cette partie de la Chambre et que l'on désigne sous le nom de conservateur, il en a prédit la dissolution complète d'ici à vingt-cinq ans. J'ignore d'où lui vient ce présage, qui me paraît ressembler fort à une fanfaronnade de garçon qui cherche à se remonter le courage au moment de traverser un endroit sombre ou en revenant de funérailles. L'honorable député a encore présent à l'esprit les funérailles du parti progressiste d'Ontario dont il se réclamait. La fin de ce parti a été une surprise et elle s'est produite

en dépit des prédictions optimistes sur l'avenir de ce parti. En 1920, ce parti comptait 45 membres dans la législature d'Ontario et le parti conservateur, 25. Les prédictions ne manquaient pas alors dans la législature. J'y siégeais comme député et j'entendais souvent dire que les vieux partis étaient en train de disparaître. Malheureusement pour ces prophètes, les élections de 1923 les réduisirent à la douzaine du boulanger, tandis que le parti conservateur y compte actuellement à peu près soixante-dix-sept membres. Je présume que mon honorable ami ayant consulté le résultat du scrutin dans sa circonscription, sentait le besoin de se remonter. Cette circonscription en forme deux, nord et sud, pour la représentation à la législature, et voici comment le scrutin de 1923 a tourné. En 1920. Dans Victoria-Nord, le revd. Edgar Watson, candidat progressiste, recueillait 3,348 suffrages et Robert Mercer Mason, conservateur, 2,430 suffrages, soit une pluralité de 918 pour le premier. En 1923, le révérend Edgar Watson obtint 2,353 votes et James Raglan Mark, conservateur, 2,711 votes, soit une majorité renversée dans ces deux élections de quelque 1,200 votes en faveur des conservateurs. Si nous prenons la partie sud de sa circonscription, nous trouvons qu'en 1920, Fred Sandy recueillit 2,542 votes. John W. Wood, conservateur, obtint 1,103 votes, soit une majorité en faveur du candidat progressiste de 1,340 votes. En 1923, Robert J. Patterson, conservateur, receuillit 3,880 votes, Frederick G. Sandy, 3,354, soit une majorité conservatrice de 526 votes. C'est ainsi que le parti conservateur se désagrégea, mourut et disparut suivant les prédictions, comme on nous en a faites ici, de membres de la législature provinciale. Le parti conservateur peut se réjouir d'une telle désagrégation, et si les prédictions et les prophéties se multiplient avec les mêmes résultats, nous ne pouvons nous plaindre de l'avenir.

Le débat sur le budget nous a de plus révélé que nous comptons dans nos rangs plusieurs gymnastes. Au cours des trois dernières années, nous avons admiré l'agileté avec laquelle certains honorables membres de cette Chambre peuvent sauter d'une partie de la Chambre à une autre suivant leur appréciation du budget. Certains autres ont fait preuve de courage. Le leader du parti qui occupe notre gauche (M. Forke), est rempli de courage cette année. De fait, il nous dit qu'il a maintenant planté son drapeau. Malheureusement, nous qui avons suivi les divers débats sur l'exposé budgétaire, nous sommes amusés de voir tout ce déploiement de courage. Nous n'avons qu'à lire les déclarations antérieures de l'honorable député, et il en est un certain nombre sur lesquelles j'aimerais à attirer l'attention des honorables députés, et à lui demander où il a décidé de planter son drapeau. Il me semble cependant qu'il navigue sur un navire dont il peut changer le pavillon à son gré. De fait, c'est un navire aux couleurs déguisées, de sorte qu'il est bien difficile d'établir le type réel du navire. Il dit:

> Quant à la réduction des impôts, nous sommes prêts à y dire: Ainsi-soit-il. Nous ne trouverons assurément pas à redire à la mise en œuvre de ces réductions. Maintenant, nous attendons avec patience l'annonce de ce que l'on a fait dans le but de réduire les dépenses du pays.

Après avoir hissé ainsi son drapeau, il s'empresse d'appuyer le Gouvernement qui impose sur le peuple de ce pays une augmentation de 100 p. 100 dans la taxe des ventes. Plus loin, parlant de l'accroissement des frais d'administration, il dit:

> Le pays réclame l'économie, mais j'espère que cette économie sera pratiquée avec discernement.

Ayant planté un autre drapeau, il s'empresse immédiatement d'appuyer le Gouvernement qui augmente le coût de l'administration civile de $265,000; il approuve une augmentation de $680,000 dans les dépenses du ministère de l'Immigration de ce pays, de $1,100,000 dans les dépenses imputables sur le capital pour le ministère des Travaux publics. Il plante de nouveau son drapeau, disant:

> Nous nous attendions que les crédits seraient réduits considérablement.

Et plus loin:

> Il est regrettable, je crois, qu'un nombre aussi grand de crédits supplémentaires soient soumis à la Chambre pendant les derniers jours de la session.

En chacune de ces occasions, l'honorable député vota avec le Gouvernement sur les questions mêmes qu'il avait condamnées. Conséquemment, cette année, lorsqu'il annonce qu'il a définitivement planté son drapeau, nous attendons avec patience pour voir combien il s'écoulera de temps avant qu'il baisse son pavillon pour le hisser ailleurs.

Passant à l'exposé financier de l'honorable ministre, à l'instar de plusieurs autres honorables membres de cette Chambre, j'ai pendant des semaines étudié cet état afin de me rendre compte de votre situation. Je veux me faire une simple idée de la position que nous occupons d'année en année. Je ne m'intéresse aucunement à ce qui se passait il y a dix, vingt ou même six ans. Il importe beaucoup de savoir ce que nous, membres de cette Chambre, faisons chaque année. Il est important de pouvoir se rendre compte des simples chiffres que l'on nous expose. Bien qu'il nous importe peu de savoir que nous avons un excédent considérable ou faible, tout député désireux de savoir si

les dépenses ordinaires de chaque année égalent ou dépassent les recettes de même nature. Comme simple membre de cette Chambre, j'ai étudié les chiffres du ministre intérimaire des Finances (l'honorable M. Robb). Il nous déclare que nos recettes se sont élevées à 244 millions de dollars; que nous avons dépensé $342,177,000, laissant ce qu'il appelle son excédent réel de $1,823,000.

C'est là que commence la discussion et nous nous efforçons de découvrir si oui ou non nous avons un excédent. Nous avons écouté l'honorable député qui vient de reprendre son siège et je dois dire que, même en ce moment, il ne m'a pas éclairé quant à savoir si nous avons un excédent ou un déficit de 16 millions de dollars. Et pourquoi dis-je 16 millions? Et voilà pourquoi je donne ce chiffre: Après avoir adopté sa nouvelle méthode de verser en espèces les sommes provenant du fonds consolidé, le Gouvernement a avancé aux chemins de fer Nationaux environ 18 millions; or, si c'est là une subvention en espèces provenant de nos revenus, quelle autre conclusion pouvons-nous tirer, sauf celle que nous sommes en face d'un déficit de 16 millions? Et si l'on refuse d'envisager l'opération sous cet angle, il faudrait alors ajouter cette somme à notre dette, au dire du ministre intérimaire des Finances. Si ce montant toutefois provient de nos revenus et est extrait du fonds, le ministre devrait expliquer quelle est la somme en espèces qu'il a en mains en réalité. Quant à nous, les simples députés, nous ne pouvons faire autrement que de comprendre cette somme dans les dépenses de 342 millions, ce qui laisserait un déficit de $16,204,000. L'honorable député après avoir peiné toute l'après-midi, n'a pas du tout éclairé ce point et la question en litige se résume à savoir de quelle façon nous tiendrons compte de cette somme de 18 millions avancée aux chemins de fer Nationaux. Si cette somme provient du fonds, elle devrait certes être comprise dans les dépenses ordinaires, ce qui constituerait un déficit de 16 millions. La seconde partie du bilan a trait à la dette publique.

(A six heures la séance est levée sous la formalité d'une motion, conformément au règlement.)

Jeudi, 23 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE RAPPORTS

Par M. W. G. RAYMOND (Brantford):

Le 2e rapport du comité spécial nommé pour étudier et faire rapport sur le projet de loi (bill n° 2) tendant à modifier la loi concernant le droit d'auteur et à apporter des sanctions à certaines de ses dispositions, proposant que le comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Par l'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

Correspondance échangée entre le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement du Canada au sujet de la voie maritime du Saint-Laurent.

L'hon. M. GRAHAM: Je dépose sur le bureau de la Chambre des exemplaires du 6e rapport annuel de la Marine marchande de l'Etat canadien. Les présents exemplaires sont en anglais. Les exemplaires en langue française seront déposés d'ici quelques jours.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles on a répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

RECETTES ET DEPENSES A PINHORN, ALBERTA

M. GARDINER demande:

1. Quelles ont été les recettes du port douanier ou station de quarantaine de Pinhorn, Alberta, dans les exercices 1920, 1921, 1922, 1923 et 1924?
2. Quelles ont été les dépenses du même port dans les mêmes exercices?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

Département de l'Agriculture.

1. 1920-21, $2.00; 1921-22, $6.50; 1922-23, $12.75; 1923-24, $20.00; 1924-25, $7.75.

2. 1920-1921:

D. Coristine, inspecteur vétérinaire, appointements, arrérages, gratification et dépenses	$3,752.20
Charbon pour la station de quarantaine	43.75
Total	$3,795.95

1921-1922:

D. Coristine, inspecteur vétérinaire, appointements, gratification et dépenses	$3,106.15
Charbon pour la station de quarantaine	156.00
Total	$3,262.15

1922-1923:

H. J. Elliott, inspecteur vétérinaire, appointements, gratification et dépenses	$3,314.15
Réparations à la station de quarantaine	374.00
Labourage des coupe-feu	36.00
Charbon pour la station de quarantaine	132.00
Total	$3,856.15

1923-1924:

H. J. Elliott, inspecteur vétérinaire, appointements, gratification et dépenses	$2,573.99
Réparations à la station de quarantaine	93.00
Labourage des coupe-feu	36.00
Charbon pour la station de quarantaine	138.50
Total	$2,841.49

1924-1925:

H. J. Elliott, inspecteur vétérinaire, appointements et dépenses	$2,603.18
Réparations à la station de quarantaine	133.36
Labourage des coupe-feu	30.00
Total	$2,766.54

Au sujet des chiffres sus-mentionnés, on ne perçoit de droits d'inspection que pour les animaux destinés au commerce, tandis que ceux qu'on importe comme sujets de race pure ou qui sont la propriété de colons sont inspectés et inoculés si nécessaire, sans frais. La situation de Pinhorn est telle que l'importation des animaux destinés au commerce y est insignifiante.

Les fonctions de l'inspecteur vétérinaire qui se trouve là ne sont évidemment pas limitées à l'inspection et à la tuberculinisation des animaux importés au Canada; il s'occupe aussi des animaux atteints de la gale et d'autres travaux qui ont atteint des proportions considérables au cours de quelques-unes des années précitées.

Département des Douanes et de l'Accise. 1 et 2:

	Recettes	Dépenses
1919-20	$ 390.00	$ 1,712.82
1920-21	45.00	1,308.75
1921-22	130.70	1,362.50
1922-23	232.80	1,497.60
1923-14	1,422.51	961.50

LA FERME EXPERIMENTALE D'OTTAWA

M. STIRLING demande:

1. Le Gouvernement a-t-il assez de terrain à Ottawa pour le travail de ses fermes modèles?
2. Y a-t-il un terrain disponible à ces fins dans le voisinage de la ferme actuelle?
3. Le Gouvernement compte-t-il acheter de nouveaux terrains prochainement aux fins d'agrandir la ferme modèle en cet endroit?
4. Dans ce cas, où et quand et à quel prix?

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture):

1. Non.
2. Oui.
3. La question est à l'étude.
4. Répondu sous le n° 3.

LE CAMP BORDEN

M. CHURCH demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il ou a-t-il promis de transférer le camp d'aviation militaire du camp Borden au camp Mohawk à Deseronto?
2. Dans l'affirmative, pourquoi fait-on ce changement et combien coûtera-t-il?
3. A-t-on tenu compte d'autres terrains dont la situation est centrale et qui appartiennent au Gouvernement, comme Long Branch?
4. Si l'on a décidé des changements, pourquoi a-t-on jugé le déménagement nécessaire, et quel fonctionnaire l'a proposé?

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale):

1, 2, 3 et 4. La question est à l'étude.

L'EXPORTATION DE L'ENERGIE ELECTRIQUE

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. En exécution des règlements fédéraux la taxe sur l'exportation de l'énergie électrique incombera-t-elle à l'exportateur, ou l'exportation sera-t-elle décrétée illégale si la taxe n'est pas payée par l'importateur?
2. Si la taxe incombe à l'exportateur, y a-t-il disposition prévoyant l'exportation d'énergie en vertu de contrats à longue échéance ou les municipalités liées par le contrat seront-elles obligées de payer la taxe?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. L'exportateur acquittera la taxe.
2. Non.

GRATIFICATIONS A CERTAINS FONCTIONNAIRES DU NATIONAL-CANADIEN

M. WARD: Monsieur l'Orateur, au cours de la session de 1923, j'avais soulevé la question des gratifications accordées à certains hauts fonctionnaires ayant quitté l'emploi du chemin de fer du Grand-Tronc. Comme on le verra en se reportant à la page 1658, volume 2 du hansard de cette année-là, la question demandait si certains fonctionnaires seraient requis de rembourser la somme qui leur avait été accordée. Le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) répondit—sa réponse se trouve à la page 1661 du même volume,—que les fonctionnaires en question allaient rembourser la gratification qui leur avait été versée. Je voudrais savoir si les fonctionnaires en question ont fait remise et, dans l'affirmative, à quelle date?

Je voudrais savoir si les fonctionnaires en question ont fait remise et, dans l'affirmative, à quelle date?

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député devrait donner avis de sa question car elle est assez compliquée et on ne saurait y répondre à l'improviste. Par conséquent l'honorable député voudra bien aviser la Chambre comme l'exige le règlement.

M. WARD: J'ai prévenu le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) que je poserais cette question.

L'hon. M. GRAHAM: Si vous le voulez, monsieur l'Orateur, je puis répondre immédiatement.

M. l'ORATEUR: Nous devrions, je pense, nous conformer au règlement et c'est dans l'intérêt d'une bonne procédure qu'on donne avis de questions de ce genre. La question peut être insérée au Feuilleton.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. ROSS (Kingston): Hier, quand la séance a été levée, à six heures, je disais les difficultés qui empêchent le simple député de comprendre la situation financière telle que le budget nous l'expose. Le second exposé budgétaire prononcé par l'honorable député ostensiblement ministre intérimaire des Finances adjoint (M. Marler) nous a laissé dans un profond embarras. Nous avons cependant appris que les revenus ordinaires du pays s'étaient élevés à 344 millions et les dépenses ordinaires à 342 millions, ce qui forme un soi-disant reliquat ou surplus d'environ $1,823,000. Mais les simples députés ont été confondus par cet octroi en argent de $18,027,000 accordé au National-Canadien. Si nous faisons entrer cette somme dans les dépenses ordinaires, d'où qu'elle vienne, nous avons un déficit de $16,204,000, mais si nous acceptons les conclusions de l'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges (M. Marler) —comme nous le faisons à gauche de la Chambre—et si nous disons que toute aide accordée aux chemins de fer, soit en argent ou en obligations garanties ou non garanties doit être considérée comme dette du pays et figurer parmi nos engagements, nous pouvons conclure sans autre discussion et sans subterfuge que notre dette nationale s'est augmentée des sommes suivantes:

Argent avancé au National-Canadien.. ..	$ 18,027,000
Crédit de l'an dernier au National-Canadien	56,527,000
Autres estimations à voter cette année.. ..	7,500,000
Crédit pour les têtes de ligne d'embranchements..	18,000,000
Total..	$100,054,000

En soustrayant de cette somme le surplus apparent de $1,823,000 nous obtenons une dette nette ou déficit de $98,231,000. Personne ne saurait contredire ces chiffres et je veux faire remarquer à la Chambre que j'ai omis de la liste les articles suivants:

Remboursement de la dette..	$17,000,000
Sommes accordées à la Marine du gouvernement..	900,000
Sommes accordées aux commissaires du port de Québec..	600,000
	$18,500,000

Et comme nous ne pouvons savoir si ces deux montants sont certainement compris dans les autres sommes citées par le ministre, nous accorderons le bénéfice du doute au Gouvernement et nous ne les ajouterons pas. En conséquence, nous en arrivons à la conclusion que nous avons ajouté à la dette du pays au moins cette somme de $98,231,000. Je sais fort bien, monsieur l'Orateur, que d'autres députés trouveront encore des sommes à ajouter, mais à mon titre de simple député je ne veux citer que des chiffres indiscutables. Or, si nous tenons compte de ce montant minimum, pouvons-nous dire que notre budget s'équilibre? On nous a déclaré et il est probable qu'on nous répétera encore que le budget est équilibré, mais en vue de l'état que je viens de citer et en dépit de toute manipulation par un ministre ou un fonctionnaire de la Couronne, comment décrire une telle déclaration sauf en disant qu'elle est fausse? Certains députés pourront employer un langage plus violent et, de ce fait, déplaire à l'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges (M. Marler), qui veut jouer la grosse caisse dans la fanfare du parti, mais, en ce qui nous regarde, nous continuerons à répéter, sur le ton qui nous plaira, que le budget n'est pas équilibré. Au cours des dernières années, aucun ministre des Finances n'a prétendu équilibrer son budget. Notre dette publique grossit par à-coups, elle a augmenté de $98,231,000 cette année.

Maintenant, envisageons la chose d'un autre angle. Je ne parle pas à titre de comptable expert, mais comme simple membre de cette Chambre. L'on dit souvent que notre dette a diminué de tant de dollars. Depuis des années, ce Gouvernement prétend solder ses comptes par un surplus. L'objet de ces déclarations est d'induire les députés et le public à croire que la dette du pays diminue graduellement. Cependant, l'état financier qui nous est communiqué de temps à autre. .

M. MARLER: L'honorable député a parlé de "surplus" tout à l'heure. On trouve le même mot, employé et appliqué absolument dans le même sens, dans les discours de sir Thomas White et de l'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton). L'intention de ces deux ministres était-elle de tromper le public?

M. ROSS (Kingston): L'honorable député qui un jour s'accorde avec le Gouvernement et le lendemain diffère d'avec lui, s'y raccroche maintenant que les élections arrivent, prétend que les anciens ministres des Finances ont fait des déclarations semblables. Eh bien je dis que non. L'honorable député de Queen-Shelburne (M. Fielding) n'a jamais dit qu'il avait équilibré le budget.

M. MARLER: Je ne parle pas du député de Queen-Shelburne, mais de sir Thomas White et du député d'York-Ouest (sir Henry Drayton). Mon honorable ami a-t-il lu leurs exposés financiers? S'il les a lus, il se rendra compte que j'ai dit la stricte vérité.

M. ROSS (Kingston): Hier soir, j'ai posé une question bien simple à l'honorable député qui a pris ses papiers et quitté la Chambre. Voici la série de surplus indiqués en 1922, 1923, 1924 et 1925:

1922	$34,391,000
1923	62,321,000
1924	72,000,000
1925	1,823,000

Soit un total de 170 millions et quelques milliers de dollars. Les simples mortels comme nous en concluent naturellement que la dette a dû diminuer d'autant, mais au contraire, à l'exception d'une année, elle a augmenté dans les proportions suivantes:

	Augmentation	Diminution
1922	$ 81,000,000	
1923	31,000,000	
1924		$35,000,000
1925	13,000,000	
	$125,000,000	$35,000,000
Augmentation nette	$90,000,000	

L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges a expliqué cela jusqu'à un certain point, hier, mais la simple assertion d'un surplus ou d'une diminution de la dette ne nous renseigne guère. Nous ne pouvons qu'examiner l'état financier annuel et nous assurer si la dette nette consolidée a augmenté. Ce budget comme les budgets antérieurs continuent d'accroître le fardeau des classes moyennes et pauvres. J'appelle l'attention de la Chambre sur deux ou trois points. L'impôt sur le revenu a rapporté les sommes suivantes:

1921	46,000,000
1922	78,000,000
1923	59,000,000
1924	54,000,000

Vous remarquez que le rendement de cet impôt diminue d'année en année. La taxe des profits d'affaires a rapporté en:

1921	$40,000,000
1922	22,000,000
1923	13,000,000
1924	4,000,000

En plus de ces impôts qui rendent de moins en moins, nous avons la taxe de vente, la taxe sur les chèques, la taxe sur le transport, ainsi de suite. Celles-ci ont rapporté:

1922	$ 73,000,000
1923	106,000,000
1924	120,000,000

Je soutiens donc que cet état financier montre l'accroissement constant du fardeau des pauvres et de la classe moyenne, tandis que celui des riches et des gens d'affaires diminue proportionnellement.

Un honorable député disait l'autre jour, que le budget l'avait déçu. Le leçon vient un peu tard, mais vaut mieux tard que jamais. Nous aussi, et le pays également, nous avons été déçus par les déclarations de ce Gouvernement. Il a prétendu que les taxes diminuaient. Je vais vous montrer comment "diminuent" les taxes qui frappent le peuple canadien, tout comme je vous ai indiqué le mouvement de l'impôt sur les ventes, la taxe des chèques et celle du transport. A une question relative à la taxe sur les ventes et aux sommes que rapporte cette taxe annuellement on donne la réponse suivante:

1920-1921	$ 38,000,000
1921-1922	61,000,000
1922-1923	91,000,000
1923-1924	100,000,000

En 1923-1924, le Gouvernement ayant augmenté la taxe sur les ventes de 100 p. 100, on préleva une somme de 100 millions de dollars sur les achats ordinaires du peuple. Après la réduction de cette taxe en 1924-1925, on préleva encore une somme de 62 millions. Cette taxe qui pèse sur le peuple n'a pas été beaucoup réduite, comme on peut en juger.

Le Gouvernement prétend de plus qu'il pratique une certaine somme d'économie. Sa position nous rappelle les flâneurs qui fréquentent les magasins à la campagne, s'arment d'un couteau de poche et d'un morceau de bois et amoncellent autour d'eux une quantité énorme de copeaux; ils ne fabriquent rien, ne produisent rien, ne gagnent rien. Le Gouvernement joue à l'économie depuis des années, et je désire appeler l'attention de la Chambre sur certains résultats des efforts de ce groupe de coupeurs de copeaux qui forment la droite. Ils se sont attaqués au service civil, ont coupé quelques petites bosses pendant qu'ils laissaient grossir les autres. Avec cette opération, le département de l'auditeur général absorbe $17,000 de plus par année parce qu'on y a ajouté un employé. Dans le ministère de la Défense nationale, on a retranché huit commis, six sténographes et sept commis-classeurs, mais on a ajouté cinq commis-dactylographes et trois sténographes senior. On supprima un inspecteur des har-

nais et selles et on ajouta un inspecteur des cuirs. On supprima un inspecteur des tissus et un inspecteur des vêtements que l'on remplaça par deux inspecteurs des produits textiles. On renvoya un emballeur et un aide et on nomma deux préposés aux machines. On supprima un commis-messager et on ajouta deux garçons de bureau. On réduisit les pensions d'une somme de $60,000, mais on augmenta les dépenses de la commission des pensions d'une somme de $13,000. On s'est attaqué aux coalitions, mais on n'en a pas éliminé une seule, bien que ce petit jeu ait coûté une somme de $50,000. On s'est attaqué aux dépenses des Travaux publics et, pendant, l'opération, l'hôtel Scribe absorbait une somme de 2 à 3 millions de dollars. C'est là le genre d'économie que l'on a pratiqué en dépit de la déclaration que contenait le fameux programme adopté en 1919. Je désire lire ce programme. Il débute ainsi:

Attendu que le 31 mars dernier,...

C'est-à-dire, 1919...

...d'après la déclaration du ministre des Finances, le chiffre net de la dette publique était de $1,584,000,000 ou, en chiffres ronds, de $200 pour chaque homme, femme et enfant du Dominion, entraînant une dépense annuelle d'environ 115 millions en intérêt. . . .

Attendu que la ruine nationale surprendra ce pays, si l'on s'en tient au mode actuel de financer les affaires de ce pays. . . .

Qu'il soit, et il est par les présentes résolu, que la gravité de la situation financière du pays s'impose à l'examen très approfondi des citoyens patriotes et exige de la part du Gouvernement la plus stricte économie; qu'il faut chercher à augmenter le revenu en imposant et percevant, d'une manière équitable et efficace, des impôts progressifs sur les profits d'affaires et le revenu, qui s'appliqueraient à tous les revenus excédant un chiffre d'exemption raisonnable.

J'ai donné à la Chambre un exemple de l'économie qu'a pratiquée ce Gouvernement relativement aux impôts sur le revenu et sur les profits d'affaires, démontrant que ces impôts ont diminué graduellement tandis que l'impôt direct qui frappe les masses populaires a augmenté.

Je veux aussi toucher à la question d'un impôt sur l'exportation de l'énergie. On admettra, je crois, que les gens d'Ontario, du moins de la partie de cette province connue sous le nom de l'Est d'Ontario, sont fortement opposés à ce projet pour les raisons suivantes. Nous nous trouvons actuellement dans l'impossibilité d'accroître notre production d'énergie. Cette vente d'énergie aux Américains augmentera certainement la pénurie de ce côté-ci de la frontière et créera fatalement la concurrence dans le prix de l'énergie à moins que le Gouvernement ne prenne les mesures nécessaires. Pour ces raisons, l'Est d'Ontario est fortement opposé à cet impôt d'exportation. Cette partie de la province demande aujourd'hui plus d'énergie; et, comme je l'ai dit dans un discours antérieur, l'énergie est un facteur important dans la vie économique des gens de cette province: l'énergie réduit nos achats de charbon. Nous croyons, conséquemment, que notre source d'énergie qui se trouve à notre porte, le Saint-Laurent, doit nous être conservée. Nous ne pouvons attendre les résultats de ce projet gigantesque que mentionnent les journaux aujourd'hui; je veux parler de l'enquête sur la canalisation du fleuve Saint-Laurent. Il s'écoulera bien des années avant que ce projet produise de l'énergie, et Ontario a besoin de cette énergie aujourd'hui. Notre approvisionnement sera épuisé à la fin de 1926 et cet impôt d'exportation va indubitablement réduire la quantité dont nous pouvons disposer.

La question du budget comporte un autre point que je désire discuter maintenant; il s'agit de la critique soulevée contre la Marine marchande du gouvernement canadien. Je pourrais faire remarquer que tout ce qui a été dit au sujet de la Marine marchande se résume pratiquement à une critique de la capacité de notre pays en construction maritime; ce n'est qu'une critique des hommes et des compagnies qui s'occupent de la construction des navires en Canada. Je ne crois pas que le gouvernement actuel ni ses prédécesseurs ni ceux qui viendront après lui puissent se permettre des critiques de cette sorte.

J'ai ici une petite brochure où j'ai pris mes renseignements relativement à la situation maritime; j'y vois qu'en 1883, le Canada occupait le troisième rang pour le tonnage parmi les nations du monde; son tonnage était alors de 1,311,000 tonnes. En 1907, il était tombé au septième rang avec 657,000 tonnes, soit une diminution de 654,000 tonnes. En 1907, M. A. G. Baillie publia ce petit livre dont je parle, montrant qu'il y avait alors en Canada des navires étrangers, d'un tonnage de 1,069,000 tonnes, ne battant pas le pavillon britannique, employant 20,000 marins étrangers et privant ainsi d'ouvrage un égal nombre de Canadiens. En 1916, le Canada avait encore reculé, occupant la seizième place. En 1915, il y avait 200 millions de boisseaux de blé canadien à expédier, mais il n'y avait pas un seul navire canadien pour le transporter: le Canada était un épicier sans voiture de livraison pour satisfaire ses milliers de clients demandant ses produits.

En 1917, le premier ministre Lloyd George prohiba le transport de toute chose autre que le matériel de guerre et les choses nécessaires à la vie; des millions de barils de pommes, ainsi que du bois, des étais de mines, etc., restèrent en Canada sans aucune chance d'être expédiés, ce qui causa une grande perte au

peuple de ce pays. Le Canada avait laissé l'étranger s'emparer de son commerce maritime et il perdit ainsi des millions. On expédia par des ports étrangers 60 p. 100 de la récolte de blé de 1917; nos fermiers payèrent 120 millions de plus en fret aux navires étrangers, soit 45 millions de plus que la somme dépensée pour la construction de la Marine marchande. La situation, en Colombie-Anglaise, était critique. L'Australie demandait des pommes et des pommes de terre, mais il n'y avait pas de navires disponibles. L'Inde demandait des traverses de chemins de fer; une cargaison fut expédiée sur un navire étranger; d'autres commandes reçues restèrent inexécutées parce qu'il n'y avait pas de navires pour les transporter. Il est dit dans ce livre que l'on ne voyait dans le commerce maritime étranger aucun navire construit dans la Colombie-Anglaise.

En 1916, la situation sur l'Atlantique était tout aussi mauvaise. Le capitaine Alexander J. Fraser, de Rexton, Nouveau-Brunswick, vit 42 navires prenant des cargaisons de bois dans la rivière Miramichi, et pas un n'avait le pavillon britannique; ils étaient tous scandinaves, à l'exception de deux, qui étaient russes; il y avait 30 navires en bois qui se payaient avec un seul voyage.

Notre Marine marchande fut construite dans des conditions très critiques; ces navires furent construits petits parce que la guerre nous avait appris que la perte de gros paquebots et de gros steamers réduisait sérieusement le tonnage mondial, de sorte que l'on jugeait plus économique de construire de petits navires. Tels sont les faits qui se passaient durant la guerre; les conditions d'après-guerre furent différentes. Ces navires canadiens, qui ont été exposés à trop de critiques, ne sont pas d'aussi piètre qualité que le prétendent les critiques de l'autre côté de la Chambre. Ils ont été construits par des Canadiens à une époque où la demande pour des navires de ce genre était la plus considérable. Comme cette question touche indirectement le budget, je voudrais faire remarquer à la Chambre que la critique dirigée contre notre Marine marchande est en réalité une critique de l'industrie de la construction maritime du Canada, industrie que nous devrions encourager plutôt qu'entraver de quelque façon que ce soit.

Il y a quelques autres sujets que j'aimerais à traiter, comme par exemple la défense de notre littoral du Pacifique, l'exploitation de nos pêcheries, l'exploitation de nos mines, le gaspillage de nos ressources naturelles et l'effet de la taxe sur le charbon, mais je vais remettre ces questions à plus tard. Je désire aujourd'hui présenter certains aspects de la situation actuelle en Canada. Avant d'aller plus loin, je ferai remarquer qu'il a été suffisamment établi que le Gouvernement, dans son budget de cette année, expose qu'il n'a pas diminué, mais augmenté la dette aussi bien que les taxes du pays. Je ne veux pas laisser la Chambre avec l'impression que le Gouvernement n'a rien fait; il a fait certaines choses que je vais énumérer sans trop entrer dans les détails. Le Gouvernement a présenté un budget équilibré aux dépens d'une dette publique gigantesque; il a établi un port à Belle-Rivière, où il n'y a pas de navires; il a construit un élévateur à Prince-Rupert, où il n'y a pas de grain; il a établi un bureau d'immigration à Paris, où il n'y a pas d'immigrants; il a réussi à expatrier un plus grand nombre de bons Canadiens de pure lignée qu'il n'en est jamais parti à toute autre époque. Le résultat de ses efforts de ce côté a été si considérable que l'une de ses célèbres commissions a suivi l'exode jusqu'à ce qu'elle fût rappelée au pays par le ministre intérimaire des Finances (M Robb). Je veux parler de la commission sur le bois à pâte. Le Gouvernement a réussi également à procurer des emplois aux meilleurs mercenaires politiques qui lui aient aidé en ces dernières années; et, pour lui rendre justice, il a accompli l'une des choses les plus louables, au ministère de l'Agriculture; il a procuré aux poules une ration équilibrée.

Monsieur l'Orateur, à cause de ces exploits, le premier ministre (le très hon. Mackenzie King) a décidé de jeter le gant et d'engager la bataille. Il a chargé son sergent porte-drapeau de hisser le pavillon, d'arborer l'étendard et l'honorable représentant de Chambly-Verchères (M. Archambault) a déployé le drapeau. La lutte ne se livrera pas autour de questions de très haut intérêt pour les Canadiens, mais elle se fera de nouveau autour des tombes des Flandres, des souffrances et des erreurs de la Grande guerre. En d'autres termes, la grande bataille fédérale aura pour enjeu le fusil Ross. J'aimerais à dire, en guise de réponse à une question que j'ai posée à l'honorable député et à laquelle il n'a pas répondu, que le choix de ce fusil ne peut être imputé au gouvernement conservateur. On y eut recours à la suite de la situation défavorable où se trouvèrent les troupes anglaises et britanniques en Afrique du Sud, parce que leur fusil était surpassé par le fameux fusil Mauser dont la mire est meilleure. Comme j'étais simple soldat pendant cette guerre, je parle en connaissance de cause. Le fusil Ross fut fabriqué à Québec et on l'adopta en 1906 à la demande du ministre de la Milice de cette époque dans le gouvernement libéral, sir Frederick Borden. Pour établir comment, pendant quelques années, l'influence des députés conservateurs fut pour ainsi dire cause de l'amélioration de ce fusil, je puis dire que, en 1906 et 1907, la gen-

darmerie à cheval du Nord-Ouest en fut armée, un millier de fusils lui ayant été envoyés. Mais elle rejeta bientôt le fusil Ross et revint au Winchester et au Lee-Enfield. Le fusil Ross fut adopté en 1906 sous l'empire de l'ordre général n° 104. Les députés conservateurs se plaignirent, la même année, de ses défauts et il en résulta un examen, au cours duquel on entendit des témoins venus de toutes les parties du Canada. L'un de ces témoins était le sous-ministre du département, le colonel Fiset. Il déclara qu'il ne connaissait pas du tout le fusil Ross. Mais, en sa qualité de directeur général des services médicaux, il devait savoir que, chaque année, on recevait des plaintes de divers camps au sujet de ce fusil.

Sir EUGENE FISET: Mon honorable ami me permet-il de l'interrompre? Il sait très bien que le marché relatif au fusil fut conclu à la demande du comité des armes portatives, dont le président était le défunt général sir Sam Hughes. Les demandes de ce comité étaient transmises directement soit au ministre soit au cabinet. Il n'est donc pas étonnant que le sous-ministre ne connût rien du fusil Ross.

M. ROSS (Kingston): Monsieur l'Orateur, je m'attendais à cette explication. On adopta le fusil Ross en 1906, et le comité des armes portatives ne fut organisé qu'une année ou deux après. On souleva ce point pendant la discussion qui se produisit à cette époque. J'admets volontiers que le colonel Sam Hughes eut beaucoup à faire à ce sujet. Mais il n'était pas alors ministre de la Milice, il n'était pas même sous-ministre.

Sir EUGENE FISET: Je n'ai pas dit cela.

M. ROSS (Kingston): Puis-je corriger l'assertion de l'honorable député? On n'adopta pas le fusil à la demande du comité des armes portatives, mais à la demande d'une commission d'experts nommés par le ministre. Ai-je raison?

Sir EUGENE FISET: Oui. Je demande pardon à l'honorable député. Mais il a dit que la demande avait été faite par le ministre de la Milice de cette époque. J'ai rétorqué qu'on adopta le fusil Ross à la demande du comité des armes portatives.

M. ROSS (Kingston): Qui n'existait pas alors.

Sir EUGENE FISET: Mais je dis qu'on conclut le marché relatif au fusil Ross, comme l'a établi mon honorable ami, à la demande d'un comité spécial, dont le président était le colonel Sam Hughes.

M. ROSS (Kingston): Je laisse à la Chambre le soin de décider. Il y a une différence entre un comité des armes portatives et un comité d'experts, dont le ministre est entièrement et uniquement responsable. On fit un examen, avant la formation du comité des armes portatives, à propos des plaintes formulées par des membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et de la milice. Pour démontrer comment ce fusil fut imposé à la milice, il est significatif de constater que, pendant cet examen, des hommes qui étaient chargés des camps et des districts militaires étaient présents et ils étaient prêts à rendre témoignage au sujet des défectuosités du fusil; mais, dans la salle du comité, ils se trouvèrent en face du ministre de la Milice, et ils jugèrent que, s'ils voulaient conserver leur emploi, il valait mieux pour eux de garder leurs renseignements dans leur poche; ce qu'ils firent. Mais un sergent de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest fut assez brave pour supporter le choc. Toutes sortes de menaces ne lui firent pas changer d'opinion quant aux défectuosités du fusil. Dès lors on contremanda l'enquête, laissant entendre qu'on la reprendrait l'année suivante au comité des comptes publics, mais on n'en fit rien. C'est alors que fut créé le comité des armes portatives; dans l'intervalle on perfectionna le fusil et en 1909 nos soldats pouvaient s'en servir et triompher à Bisley. De ce moment-là on n'entendit plus de plaintes jusqu'à la formation du nouveau ministère, alors qu'on découvrit que l'ancien ministre de la Milice avait passé un contrat avec la compagnie Ross Rifle pour la livraison de plusieurs milliers de ces armes. On en livra dix-huit mille en 1908 et trente-huit mille en 1909 et jusqu'à la déclaration de la guerre on les livrait par millier à la fois. Selon moi l'honorable député de Chambly-Verchères a commis une erreur en attribuant aux défectuosités du fusil Ross la mort de plusieurs de nos soldats sur le champ de bataille. Quand on a adopté le fusil Ross on avait en vue de créer et de développer une arme portative nationale, c'était un essai pour avoir un fusil à longue portée et de grande précision. Mais quand advint la Grande guerre ou découvrit qu'il ne pouvait être d'aucune utilité dans les tranchées. Il était trop long, et c'était un fusil à mouvement rectiligne; on ne lui avait pas fait subir assez d'essais pour savoir s'il s'enrayait ou non. Il est arrivé malheureusement, au cours de la guerre qu'il s'enrayait et que, sans doute, il fut cause de perte de vies. Il ne fait pas de doute toutefois, que ce ne soient les conservateurs qui ont, les premiers découvert les défectuosités de ce fusil et c'est grâce à eux s'il a été perfectionné. Sans leur intervention il est certain que la première

division de notre armée s'en fût allée en France avec l'ancien modèle n° 1, et Dieu sait quel désastre en serait résulté.

Ainsi donc, si l'emploi du fusil Ross a occasionné de graves accidents, le perfectionnement de cette arme s'est effectué à la suite de plaintes et de demandes réitérées en vue d'obtenir une enquête. Dès 1908 on demanda en cette Chambre une enquête, et le ministre d'alors ne voulut pas y consentir. Il est malheureux qu'on ait soulevé cette question. Je ne désire rudoyer personne; je n'ignore pas qu'il s'est produit bien des accidents et commis bien des erreurs à la guerre. Lors de la première bataille de Saint-Julien, nos troupes n'avaient non seulement pas l'expérience du fusil, mais elles ne prenaient pas assez garde aux autres détails du matériel de guerre. Sur les plaines de Salisbury nous avons dû, à trois reprises, au moins, les munir d'un accoutrement plus approprié. Combien de fois n'avons-nous pas signalé à nos hommes l'importance de voir à tenir leur gourde remplie d'eau? Nos soldats oubliaient toutes ces recommandations, mais depuis cette journée où le désastre vint fondre sur eux, ils furent plus prudents et sûrent tirer profit de l'expérience. Si on veut faire des reproches à l'un ou l'autre des partis au sujet du fusil Ross, on pourrait aussi bien leur en faire pour n'avoir pas préparé nos troupes à se défendre des gaz asphyxiants, car elles n'avaient aucun entraînement.

La deuxième grande question en jeu dans cette campagne que l'on a déclanchée en déployant le drapeau, dans la lutte qui doit se livrer, c'est celle de l'envoi en Angleterre de 100,000 hommes inaptes au service militaire. Comme le sait très bien l'ancien sous-ministre de la Défense nationale (sir Eugène Fiset), il faut attribuer ce fait à l'absence d'examen médical approprié. En dépit de cela, ces hommes inaptes sont allés en France et ils ont rendu assez de services, mêmes s'ils étaient inaptes au service, pour compenser la perte des 150 millions de dollars qu'on prétend avoir été gaspillés par l'envoi de ces "inaptes" en Angleterre. En réponse à tout cela je n'ai que ceci à dire: si ce doit être là le cri de guerre de la prochaine campagne qu'on se souvienne que ces soldats sont au moins allés en Angleterre et un certain nombre se sont même rendus jusqu'en France.

Pour abréger, je veux dire au premier ministre et à ses collègues qu'ils ont en mains un vaste patrimoine dans nos mines, nos forêts et toutes les autres richesses naturelles de ce pays. Or leur politique a été une politique de gaspillage, autant en hommes qu'en richesses. Nos richesses naturelles s'échappent à flots nourris de nos frontières et de nos rives. Nos fils et nos filles en grands nombres traversent à l'étranger; vos statistiques et chiffres ou vos budgets n'empêchent pas cet exode. En ce pays, le Gouvernement ne s'intéresse guère à ce qui arrive à la population. L'état de choses actuel, dans une partie du pays surtout, est une tache dans notre vie nationale. Les appels faits à cette Chambre par des députés et par des gens de l'extérieur n'ont pas ému le premier ministre. Qu'on me permette de lire sa promesse et celle de son parti et de demander si celle-ci, une autre des grandes promesses, a été remplie:

> Par conséquent, cette Convention de libéraux s'engage à poursuivre avec vigueur les mesures les plus propres à conserver la vie et à améliorer l'état physique des citoyens du Canada.

Monsieur l'Orateur, vu les appels adressés à cette Chambre et la situation des habitants dans une région du pays—le Cap-Breton, j'entends—je le demande, cet engagement est-il tenu? Le Gouvernement apporte-t-il à la conservation de la vie de notre peuple dans cette partie du pays l'attention promise dans cet engagement? On donne pour excuse que c'est une question provinciale. Pas autant que cela; dans un discours antérieur, j'ai fait remarquer que la santé publique est une question fédérale et que l'octroi des secours fédéraux n'a pas dépendu de l'ampleur ou de la petitesse des cas; variée en a été l'application. Au cours de notre histoire, nous avons octroyé des secours considérables en argent pour diverses fins. En 1880, ce pays a envoyé $100,000 pour soulager la misère de l'Irlande En 1899, ce Parlement a transmis $25,000 aux sinistrés des Antilles. En 1902 ce Parlement a transmis $50,000 pour le soulagement des victimes de l'éruption volcanique aux Antilles. En 1906, ce pays a fait un don de $100,000 à propos du tremblement de terre et de l'incendie de San-Francisco. En 1907 et en 1908, les victimes du tremblement de terre à la Jamaïque ont reçu $50,000 du Canada. En 1909, nous avons souscrit $100,000 au fonds de secours prélevé pour les victimes d'un séisme en Italie. En 1915, ce Parlement a octroyé $25,000 au sujet du désastre des chasseurs de phoques. En 1921, ce Parlement a souscrit $200,000 pour enrayer l'épidémie de typhoïde en Europe. A la suite du sinistre d'Halifax, le gouvernement conservateur ou unioniste, appelez-le comme vous voudrez, a présenté un crédit de 25 millions en faveur des victimes. En 1918, le gouvernement unioniste a accordé un secours de $25,000 aux victimes des sinistres de New-Waterford et de Stellarton, $10,000 à New-Waterford, et $15,000 à Stellarton. Cependant, malgré ces précédents, cette Chambre fait la sourde oreille

à ces demandes de secours, et nous voyons nos gens souffrir.

Je n'attribuerai pas cet état de choses à cette cause ou à cette autre, mais selon les rapports transmis ici et les demandes faites, il est évident que les enfants souffrent, qu'ils sont mal nourris et pauvrement vêtus, et la neurasthénie et la tuberculose en seront le résultat. Le sort des femmes est grave aussi. A voir souffrir de la faim les enfants qu'elles ont mis au monde, elles contracteront une affection neurasthénique pour des années, peut-être. La continuation de cet état de grève suscitera parmi les hommes un esprit de rancune, de haine et de malveillance, suivi peut-être du meurtre et du crime d'incendie. Tout cela souille notre vie nationale et nous devrions y couper court. Concédons que c'est un conflit d'ordre industriel, mais alors, monsieur l'Orateur, je ferai observer que nous avons à la tête du Gouvernement un homme à qui l'expérience confère toute la compétence voulue pour régler une situation de ce genre, de son propre témoignage. J'ai sous la main une plaquette publiée par lui-même, compte rendu d'un discours prononcé au Parlement, dans lequel il a exposé les services qu'il a rendus dans les industries de guerre touchant l'accord entre ouvriers et patrons Monsieur l'Orateur, un homme de cette expérience devrait pouvoir régler une crise relativement minime comme celle du Cap-Breton. Dans cette plaquette, il s'attribue le mérite d'avoir résolu les problèmes relatifs à la guerre industrielle menée dans les établissements de la Colorado Fuel and Iron Company. Il a reçu les remerciements de la Colorado Fuel and Iron Company pour les services qu'il a rendus en cette occasion. Suivant cette brochure, il a mis fin aux difficultés auxquelles la Bethlehem Steel Company était en butte et il a réglé le différend entre la Standard Oil Company et ses employés dans l'Indiana, alors que les ouvriers obtinrent 11.11 p. 100 d'augmentation de salaire et la semaine de six jours. Voici, monsieur l'Orateur, un petit David qui a combattu ces grands géants d'une industrie étrangère et résolu tous ces problèmes. Et cependant nous voyons en ce Dominion un ulcère qui s'envenime, et personne n'a le courage de chercher à le guérir.

Je pourrais parler d'autres états de choses. L'émigration est une vieille question pour cette Chambre. On nie l'exode, néanmoins il se continue. J'ai lu dans un journal, aujourd'hui, que vingt-cinq hommes quittent le Cap-Breton, et, dans un autre article, on parle de départs plus nombreux encore. Je ne connais pas celui qui dirige ce dernier mouvement, mais je tiens à dire que plusieurs des ouvriers du Cap-Breton sont d'anciens soldats et ont ma sympathie. Le passage que j'ai cité a trait à un ancien soldat de Glace-Bay, A. B. MacDonald qui, jusqu'en 1914, date à laquelle il est revenu pour s'enrôler dans le corps expéditionnaire canadien, avait passé plusieurs années en Argentine. Il est de ceux qui ont conçu ce projet, pour le bénéfice des anciens soldats seulement, de transporter une colonie d'un millier d'hommes environ, du Cap-Breton en Argentine. On attribue ces paroles à M. MacDonald: "Sous le Gouvernement que nous avons au Canada, il faut s'attendre que le nombre de ceux-là"—il parle des 100,000 anciens combattants expatriés aux Etats-Unis—"s'accroisse sensiblement cette année." Il ajoute que si l'on pouvait faire un arrangement avec le gouvernement de l'Argentine, un millier d'anciens combattants quitteraient Glace-Bay pour aller s'établir en ce pays. J'ai également reçu ce matin une autre communication qui contredit la prétention de ceux qui disent que la situation économique est bonne en Canada. Une élection partielle a eu lieu à West-Hastings. Je croyais qu'on applaudirait à droite...

M. CASGRAIN: Nous l'avons gagnée.

M. ROSS: En effet; mais on va voir ce qui en est résulté. Voici une lettre dont une copie a dû être envoyée à tous les membres du Parlement.

Dominion Combing Mills Limited, Trenton

Cher monsieur,

1. Savez-vous que le département des Douanes, en n'appliquant pas la loi, se trouve à faire tort à notre établissement?

2. Les articles 555 et 556 du Tarif douanier ne sont pas appliqués.

3. Le commissaire des douanes et son personnel sont au courant de ces faits et en reconnaissent l'exactitude.

4. Le droit prévu à ces articles a été établi pour encourager la création d'industries clefs.

5. Après nous être assurés qu'il existait un droit sur les peignés de laine, nous avons monté à Trenton, Ontario, les plus beaux ateliers de peignage du monde, capables de répondre aux besoins de toutes les filatures de laine longue en Canada.

6. Plus de quinze mille personnes ont un intérêt matériel dans le succès de notre entreprise, de même que tous ceux qui élèvent des moutons et de nombreuses autres industries.

7. En n'appliquant pas la loi et en ne percevant pas le droit prévu au tarif, sur les peignés de laine, le Gouvernement fait perdre un demi-million au trésor chaque année, et cause un tort énorme à notre établissement.

8. Les fonctionnaires du département disent qu'ils ne peuvent faire payer le droit en question sans un ordre du ministère des Finances.

9. A titre de législateur, ne pourriez-vous signaler au ministre des Finances le préjudice qui nous est fait et user de votre influence pour obtenir que la loi soit convenablement appliquée.

Je crois pouvoir dire que cette attitude du Gouvernement va être cause de la disparition

de cette importante industrie, comme il est arrivé pour d'autres établissements du même genre.

En terminant, je désire affirmer que le projet budgétaire de cette année, comme les trois précédents, montre que le Gouvernement n'a pas réalisé ses promesses d'économie, n'a réduit ni la dette ni les frais administratifs. Il n'a pas réussi à abaisser la cherté de la vie, à disperser les coalitions commerciales et à donner du travail aux ouvriers. Lors de la discussion du chômage, le Gouvernement a avoué qu'il n'avait d'espoir que dans les administrations provinciales, qu'il ne pouvait rien faire d'utile lui-même. Les paroles sorties de la bouche du premier ministre et de son collègue au département du Travail ne sont qu'un vain bruit. Il est clair que le chef du Gouvernement et ses collègues n'inspirent plus aucune confiance au pays, qu'ils ont cessé d'enthousiasmer les foules; plusieurs l'ont déjà déserté pour des mondes meilleurs et d'autres le suivront. Cette situation durera tant qu'une autre politique mise en œuvre par un autre chef ne sera pas venu installer une nouvelle vie au pays, en rétablissant et en protégeant les industries aujourd'hui en ruine, y compris celle qui est la base de toutes, l'agriculture.

M. JACOBS: J'ai longtemps douté si le fusil Ross était ou n'était pas une bonne arme; mais après avoir entendu le faible discours du brave général de Kingston je suis maintenant certain que le fusil Ross, comme arme offensive, est de bien médiocre qualité. L'orateur ne nous a entretenu de rien de bien nouveau, de bien remarquable, sauf de généralités et a fait des phrases ronflantes auxquelles un orateur a recours quand il ne peut reprocher au ministère aucun acte positivement mauvais. Si je voulais me porter moi-même à l'attaque du Gouvernement, je pourrais faire beaucoup mieux je crois, que notre collègue.

M. HOCKEN: Faites-le donc.

M. BOYS: Faites-le toute de suite.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ecoutez votre inspiration et mettez-vous à l'œuvre.

M. JACOBS: Si j'écoutais vos conseils, je ne plairais évidemment pas à mes collègues de ce côté. Je pense à l'histoire de Balaam qui fut envoyé pour maudire et resta pour bénir. En tout état de cause, il est préférable que je demeure du bon côté.

Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que si je puis compter sur le bon vouloir de mes collègues, c'est parce que j'adresse la parole le plus rarement possible dans cette Chambre. Je constate que le député qui parle le plus souvent ici est généralement le plus impopulaire. Je constate que ceux de nos collègues qui nous recommandent constamment l'économie sont justement les plus prodigues des instant de la Chambre. On a estimé que chaque jour de séance coûte $18,000 au pays. Voilà, si je ne me trompe, le dix-neuvième jour que nous passons à débattre cette motion. Cela signifie que, jusqu'aujourd'hui, nous avons occasionné au pays une dépense d'au delà de $300,000 et je ne crois pas que le jeu vaille la chandelle.

Quelques VOIX: Très bien; très bien.

M. ARCHAMBAULT: Et mon honorable ami continue à augmenter ces frais cet après-midi.

M. JACOBS: Pas du tout; je ne contribuerai que de quelques dollars à l'augmentation des frais; je dirai toutefois à mon honorable ami que je suis prêt à rembourser le trésor, s'il a des objections sérieuses à faire valoir.

La question tarifaire est soulevée à chaque session et elle donne lieu à des discussions sans fin. Depuis huit ans que j'ai l'honneur d'occuper un siège ici, j'ai écouté les différents débats soulevés autour de la question du tarif douanier et jusqu'aujourd'hui toutes ces discussions ne m'ont fait guère d'impression. Je doute fort, qu'au cours du dernier demi-siècle, il se soit trouvé ici un seul honorable député qui ait été converti par les débats sur la question tarifaire. Si quelque représentant du peuple a modifié ses opinions, ce fut pour d'autres motifs, bien qu'il ait invoqué la question du tarif douanier pour excuser son attitude. Le tarif a été attaqué d'une part pour son insuffisance et de l'autre pour son iniquité. Cependant, le tarif douanier existe au Canada et il en sera toujours ainsi. Il serait impossible d'administrer les affaires publiques sans l'existence du tarif. Voilà un fait que tout le monde reconnaît. Or, si la nécessité s'impose de maintenir un tarif douanier au Canada, il devrait nous protéger contre les autres pays. De quelle utilité serait un tarif qui ne nous protégerait pas? Il serait préférable de n'en pas avoir du tout. Il est tout naturel que je manifeste cette manière de voir étant donné la composition de la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. Il est fort possible que si j'habitais l'une des provinces de l'Ouest, je professerais des idées bien différentes de celles que je professe actuellement. C'est une question d'atmosphère, de géographie et un moyen de capter des votes. Ce dernier point, en somme est le plus important. Cela m'amuse d'entendre certains honorables députés faire des envolées patriotiques à propos du

problème tarifaire, qui se résume, je le répète, à une question de géographie et rien de plus. A quoi aboutissent en somme les remaniements que nous faisons subir au tarif douanier, à l'heure actuelle? Il est passé le temps où la question tarifaire était à l'ordre du jour. En supposant que nous relevions ou abaissions de 2½ p. 100 les droits grevant certains articles, mes honorables amis croient-ils que cela soit de nature à exercer une grande influence sur les destinées du Canada? Je réponds négativement. Nous avons atteint une étape où la situation financière et le progrès du Canada ne dépendent plus de la question du tarif douanier; d'autres problèmes plus importants ont surgi.

Pour ne citer qu'un exemple, le problème ferroviaire est le plus important que le pays ait à régler. Le représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) a cité quelques chiffres hier,—et j'ai la conviction que personne ne les mettra en doute,—établissant que le pays a versé aux chemins de fer nationaux sous une forme ou sous une autre au cours des cinq dernières années, une somme de 500 à 600 millions de dollars. Combien de temps pourrons-nous continuer à cette allure? Si nous laissons se perpétuer ce régime, c'est la ruine à brève échéance. Au problème ferroviaire une seule solution s'impose. Au lieu de deux réseaux transcontinentaux dont l'un est exploité sous le régime de la nationalisation et l'autre par l'initiative particulière, il faudrait n'en exploiter qu'un seul soit par l'Etat soit par une compagnie particulière. Or, le réseau exploité par l'initiative privée, c'est le chemin de fer du Pacifique-Canadien, et tout le monde admettra sans doute avec moi que l'entreprise est dans une situation florissante. Le Pacifique-Canadien est le chemin de fer le mieux administré et dont l'exploitation est la plus profitable dans le monde entier. Et le Dominion du Canada exploite notre réseau national en concurrence avec le Pacifique-Canadien. La principale fonction du gouvernement canadien c'est de gouverner le pays tandis que la raison d'être d'une compagnie de chemin de fer, c'est d'exploiter des voies ferrées. Or, se trouvera-t-il quelqu'un ici pour soutenir que l'Etat est plus en mesure que la compagnie du Pacifique-Canadien d'exploiter avec profit un réseau de chemin de fer?

M. EULER: C'est fort possible.

M. JACOBS: Mon honorable ami est-il en mesure de faire voir les succès qu'ont obtenus dans l'exploitation des chemins de fer d'autres pays dont les gouvernements étaient aussi avertis et aussi capables que les nôtres? Quels sont donc les pays qui ont réussi à exploiter avec profit leurs chemins de fer sous le régime de la nationalisation? Prenons le cas de l'Australie. On prétend que les chemins de fer australiens donnent le plus mauvais service du monde.

M. EULER: Mais leur budget est équilibré.

M. JACOBS: C'est parfait; mais quel service donnent-ils? Le plus mauvais au monde. J'ai rencontré un Australien qui a fait le tour du monde et il m'a affirmé qu'il n'a nulle part vu de chemins de fer en plus mauvais état qu'en Australie.

M. EULER: Et que pensait-il du service que donne le réseau National-Canadien?

M. JACOBS: Je n'en sais rien; cependant, je ne crois pas que personne puisse trouver à redire contre le service du réseau national. Nous avons un excellent service sous tous rapports. Il n'y a rien de mieux au monde que le service des chemins de fer nationaux canadiens. Et pourquoi? Parce que c'est le Dominion qui paie les violons, sans souci de l'économie. Lorsque nos chemins de fer ont besoin d'argent, ils disent: "Envoyez-nous 7 millions, 10 millions, 15 millions", et, comme Moïse, le Gouvernement fait jaillir l'eau du rocher.

M. GOULD: Permettez-moi une observation. La semaine dernière, quelqu'un qui revenait d'Australie était à mon bureau et il m'a dit que le service des chemins de fer est excellent dans ce pays et que même il y a des douches sur les trains.

M. JACOBS: Très bien. Cela montre que les actions de ces chemins de fer sont quelque peu arrosées. Depuis deux ou trois jours, les journaux sont remplis d'une nouvelle surprenante, d'une trouvaille de sir Henry Thornton qui dit que si les deux lignes étaient fusionnées elles paieraient les frais obligatoires de ces deux chemins de fer. C'est une information assez importante. C'est la première bonne nouvelle qui nous soit venue depuis quelque temps du chef du National-Canadien. Ce renseignement nous a été donné en 1921 par lord Shaughnessy. Il nous a dit exactement la même chose que sir Henry Thornton il y a un jour ou deux. Le projet Shaughnessy, les honorables députés se le rappellent, avait pour but l'acquisition des chemins de fer nationaux canadiens par le Pacifique-Canadien, l'élimination d'une répétition des services et la fusion des lignes. En retour, lord Shaughnessy proposait que la compagnie se chargeât de leur frais obligatoires et qu'un dividende à perpétuité fût payé aux actionnaires du Pacifique-Canadien. Cela semblait raisonnable. Il

était juste que ceux qui cédaient leur ligne fussent dédommagés.

Quels sont les chiffres? D'après mon calcul, le Gouvernement serait appelé à garantir 35 millions par année. En considération de cette somme le Pacifique-Canadien exploiterait lui-même notre réseau national. Lord Shaughnessy, en effet, proposait que, si par quelque entente avec le Pacifique-Canadien, on pouvait mettre à part certains éléments de l'actif ne faisant pas essentiellement partie de la propriété du chemin de fer et si celle-ci était ajouté au réseau du Gouvernement, ce dernier comprendrait 31,000 milles de voies ferrées avec un nombre considérable de lignes parallèles peu importantes ou inutiles. L'avantage qui serait donné aux actionnaires du Pacifique-Canadien en échange des biens ci-dessus mentionnés serait de la nature d'un engagement assumé par le Gouvernement de payer à perpétuité aux actionnaires un dividende fixe annuel sur le capital-actions et un paiement supplémentaire lorsque toute la propriété aurait rapporté un revenu déterminé. Les éléments d'actif non essentiels du Pacifique-Canadien seraient transportés à des syndics ou à une compagnie filiale et administrés par un autre conseil d'administration de sorte que les directeurs de la compagnie de chemin de fer n'auraient à s'occuper que du dépôt remis entre leurs mains par le peuple du Canada. Il n'y aurait pas de motif d'égoïsme, si cela était possible dans les circonstances. Le revenu sur leurs actions étant fixe et immuable, excepté ce qui vient d'être stipulé, les actionnaires du Pacifique-Canadien ne pourraient retirer aucun avantage d'un traitement de faveur donné à aucune partie du réseau. Les directeurs auraient toutes les raisons au monde de se montrer sages, prudents et hommes d'affaires.

Telles sont les grandes lignes du projet. Quant aux détails, l'administration politique a été déclarée impossible et ruineuse et il a été proposé que l'administration actuelle du Pacifique-Canadien fût utilisée aux termes d'un contrat presque perpétuel pour la gestion et l'exploitation de tout le réseau pour le compte du pays. Sous le régime de la fusion, et les chiffres de 1920 étant pris comme base, les recettes brutes seraient de $342,283,000 et les frais d'exploitation de $345,973,000; à ceux-ci il faudrait ajouter les frais obligatoires annuels de tout le réseau, le dividende garanti sur les actions privilégiées et ordinaires du Pacifique-Canadien, et les dépenses imprévues. Le déficit global qui en résulterait serait de 80 millions environ. En regard de cela, lord Shaughnessy prévoyait une économie possible de 56 millions, en réduisant la moyenne combinée des frais d'exploitation au niveau du Pacifique-Canadien, une épargne additionnelle d'environ 12 millions en réduisant ces dépenses de 4 ou 5 p. 100 de plus dans des années moins onéreuses que 1920; ce qu'il croyait possible. Le reste du déficit serait ensuite facilement éliminé par de meilleures conditions du développement national.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est la publication que lit l'honorable député?

M. JACOBS: Le *Castell Hopkins Canadian Annual Review.*

M. HUGHES: Lord Shaughnessy n'a-t-il pas exigé que le parcours du Pacifique-Canadien, dont l'exploitation était le plus profitable, restât la propriété de la compagnie qui en conserverait les recettes en sus des revenus garantis par l'Etat canadien?

M. JACOBS: Il voulait en effet faire abstraction des biens qui n'entraient pas directement dans le domaine des chemins de fer et n'acquérir que la voie ferrée proprement dite.

M. EULER: Si je demande des renseignements c'est que j'ai oublié certains détails de la proposition de lord Shaughnessy. L'honorable député veut-il nous dire ce que lord Shaughnessy se proposait d'offrir au Dominion en échange des sommes considérables que le Trésor canadien avait données ou prêtées au Pacifique-Canadien?

M. JACOBS: Il offrait une administration éclairée et l'élimination de toute concurrence; une offre importante, asurément.

M. EULER: Et qui continuerait à solder les intérêts sur ce gros placement?

M. JACOBS: Les mêmes qui le payent aujourd'hui jusqu'au jour où l'exploitation du réseau deviendrait rémunératrice. Décidément mon honorable ami ne voudrait pas que lord Shaughnessy comblât lui-même le déficit annuel de 100 millions.

M. EULER: L'honorable représentant se rappelle-t-il que hier, en comité, sir Henry Thornton, affirma que son projet de fusion assurait au Trésor canadien l'encaissement des intérêts sur les fonds déjà avancés; c'est-à-dire que les économies résultant de la réalisation de ce projet suffiraient à solder l'intérêt sur tous les frais obligatoires, y compris la dette du réseau vis-à-vis du Trésor. Lord Shaughnessy ne promettait pas cela.

M. JACOBS: Jusqu'ici sir Henry Thornton a fait les plsu belles promesses. Je veux d'abord faire remarquer que nous ne pouvons pas discuter ce qui s'est passé en comité nier puisque la Chambre n'en est pas saisie. Quant

à ce que sir Henry Thornton peut faire, je ne voudrais rien dire de désobligeant au sujet de sa compétence car à mes yeux c'est un expert de tout premier ordre en matière de chemin de fer.

M. l'ORATEUR: L'honorable député vient d'exprimer ma propre pensée: que le règlement ne permet pas de discuter en Chambre ce qui s'est passé devant un comité qui n'a pas encore fait rapport à la Chambre. Je croyais que l'honorable représentant faisait allusion à ce qui a paru dans les journaux d'hier; ce qui n'est pas la même chose.

M. JACOBS: C'est ce que j'ai eu la prudence de faire mais sans doute le président du comité (M. Euler) se croyait assez au-dessus des autres pour s'arroger le droit d'enfreindre le règlement. J'ai dit ceci: Tout ce que les chemins de fer nationaux, sous le régime de l'Etat, peuvent faire pour nous, le Pacifique-Canadien le peut aussi, certainement. Cette compagnie existe depuis quarante ans. Sa spécialité, c'est l'exploitation des voies ferrées. Elle a eu les plus beaux succès avec ses chemins de fer. Quant à nous, je le répète, nous ne pouvons pas consacrer notre attention à l'administration de chemins de fer; nous sommes trop occupés à gouverner le pays. C'est là notre affaire; et je doute que nous y ayons bien réussi. On ne peut pas faire de ce Dominion une bonne à tout faire. Nous devons consacrer nos énergies à ce qu'on nous envoie faire ici, et à rien autre chose. Je ne sais si les honorables collègues se rendent compte du malaise général qui existe chez tout le public canadien au sujet de notre situation ferroviaire. Nous sentons que notre argent est jeté dans un gouffre sans fond; que jamais nous ne reverrons un seul des dollars que nous plaçons dans ce réseau; que nous ne faisons que mettre ces voies ferrées en bonne posture en prévision du jour où nous pourrons en confier l'exploitation à un individu ou à une compagnie qui s'y entend.

M. EULER: Pas du tout.

M. JACOBS: Nous ne pourrons jamais reprendre un sou de notre argent. Je n'abonde pas dans le sens de l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler). Je tombe plutôt d'accord avec l'honorable représentant de Laprairie-Napierville (M. Lanctôt) qui affirma l'an dernier qu'il est prêt à vendre le réseau pour un dollar,—il a depuis réduit le chiffre à cinquante sous,—à quiconque voudrait s'en charger et ne demanderait plus un sou au Trésor.

M. MacLEAN (Prince) (I.P.-E.): L'honorable député propose-t-il une fusion des deux réseaux sous le régime de l'Etat qui les subventionnerait et en réglementerait les tarifs?

M. JACOBS: Je propose d'effectuer une fusion telle que nous n'entendrons jamais plus le mot de "subvention"; qu'on lui ferme la porte, qu'on tourne la clef, puis qu'on jette cette dernière. Je me demande si les honorables membres comprennent bien que 34 cents sur chaque dollar que le fisc perçoit, de quelque manière que ce soit, servent à l'entretien des chemins de fer nationaux. Les honorables députés se rendent-ils compte que les 50 millions de dollars que nous prélevons par l'impôt sur le revenu soldent à peu près 40 p. 100 des pertes des chemins de fer de l'Etat. Pendant combien de temps pourrons-nous continuer à payer de la sorte? Il faudra que cela cesse un jour ou l'autre. Pour le moment, tout ce qu'on a, c'est la promesse que dans un avenir très éloigné on aura le bonheur de posséder un réseau pour l'exploitation duquel nous n'aurons plus à débourser d'argent. Mais je ne suis pas aussi optimiste que l'honorable député de Waterloo-Nord. J'estime que tant que nous aurons ce chemin de fer, ce sera un fardeau pour nous. Il nous saignera à blanc et si nous ne prenons garde, un jour viendra où il faudra répudier et la dette du chemin de fer et la dette du Canada.

M. PRITCHARD: J'ai essayé, au cours de ce débat, de savoir quel était le total des dettes du chemin de fer national sur lesquelles nous payons des intérêts. L'honorable député peut-il me le dire?

M. JACOBS: Je n'ai aucune idée. J'ai peur de me renseigner et d'en connaître le chiffre. L'honorable député et nos autres collègues devraient se contenter de savoir que ces dettes représentent un chiffre considérable, sans en demander plus long.

M. GOOD: Qu'est-ce que l'honorable député penserait de réunir les deux réseaux et de les faire administrer par le Pacifique-Canadien de la même façon qu'on administre actuellement le chemin de fer national sous la direction de sir Henry Thornton? Pense-t-il que les administrateurs du Pacifique-Canadien réussiraient à sortir le chemin de fer national d'embarras et à l'asseoir sur une base solide?

M. JACOBS: Ce que j'essaye d'expliquer, c'est qu'une fois la concurrence supprimée, on sera dans une bien meilleure posture qu'on n'est actuellement. Il y a trop de duplication, pas assez de coopération. Sir Henry Thornton a dit l'autre jour: "J'ai dépensé $1,100,000, l'an dernier, et j'ai l'intention de continuer à

faire de la publicité. parce que j'estime que c'est une bonne chose pour la compagnie". Si on n'avait qu'un seul réseau, on n'aurait pas besoin de faire de publicité. Les gens seraient obligés de prendre cet unique chemin de fer ou de marcher. Ce n'est qu'un exemple. On supprimerait toutes les lignes qui vont parallèlement d'une ville à l'autre, comme la ligne d'Ottawa à Montréal, par exemple, sur laquelle il y a neuf trains par jour pour transporter quelques rares voyageurs. C'est criminel d'agir de la sorte et c'est la même chose dans tout le pays. C'est absurde d'avoir deux réseaux se faisant concurrence; il arrive que ni l'un ni l'autre ne rapporte. C'est tout juste si le Pacifique-Canadien, l'an dernier, a pu payer ses dividendes. Il ne restait, je crois, que $100,000, dont la majeure partie provenait d'une source autre que le transport proprement dit.

M. GOOD: L'honorable député prétend-il que l'organisation du Pacifique-Canadien est bien meilleure que celle du chemin de fer national?

M. JACOBS: Je ne suis pas prêt à dire cela, mais je prétends qu'il nous faut un seul réseau qui marche bien au lieu de deux qui marchent mal. Nous avons une population de 8 ou 9 millions d'habitants qui diminue tous les jours, comme je le démontrerai avant de finir. Il n'y a pas de place au Canada pour trois lignes transcontinentales ou presque. Les Etats-Unis avec une population de 115 millions n'ont qu'une seule ligne transcontinentale; il n'y a pas là-bas une seule ligne directe traversant le pays d'un bout à l'autre. Au Canada, au contraire, il y avait trois lignes transcontinentales à un moment donné. Or, une seule suffit et je prétends qu'un de ces chemins de fer, le Pacifique-Canadien, devrait prendre possession de tous les autres chemins de fer du Canada suivant des conditions semblables au projet de lord Shaughnessy. Je ne dis pas qu'on doive immédiatement, adopter ces conditions, mais ce serait une base de pourparlers. Pourtant, si nous les adoptions nous serions peut-être à même de réaliser quelque chose qui serait dans l'intérêt de la nation en même temps que du Pacifique-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-il pas vrai qu'il y a ou du moins qu'il devrait y avoir actuellement moins de concurrence inutile et moins de duplication que lorsqu'on avait trois compagnies à la place du réseau national?

M. JACOBS: Il y avait trois réseaux à part du Pacifique-Canadien et il y avait beaucoup de gaspillage. Mais quelle était la cause de ce gaspillage? Personne ne le sait mieux que mon très honorable collègue.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais.

M. JACOBS: Mackenzie et Mann venaient tous les ans ici et s'en allaient tantôt avec 25 millions, tantôt avec 45 millions. Combien de millions ont-ils ainsi puisés dans le trésor national pour exploiter des lignes inutiles. Voilà ce qui est arrivé. Mais, Dieu merci, tout cela est passé; souhaitons que cela ne se renouvelle plus. Sir William Mackenzie est parti dans l'autre monde et les lieux fréquentés par sir Donald Mann ne le voient plus. Les Canadiens ont appris beaucoup de choses depuis la guerre et ils en ont appris beaucoup depuis qu'on a pris possession de ces chemins de fer. Ils ont découvert que ce réseau n'était pas exploité pour le plus grand bien du pays ni au profit des actionnaires de Mackenzie et Mann, mais pour le plus grand avantage d'une demi-douzaine de pirates qui ont pris l'argent et nous ont laissé tenir le sac.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors, l'honorable député convient que le fusionnement des trois réseaux a été une bonne chose?

M. JACOBS: Oui, ce serait une bonne chose.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai dit "a été" une bonne chose.

M. JACOBS: Il n'y a pas eu de fusionnement des trois réseaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement, le Nord-Canadien, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique.

M. JACOBS: Je reconnais volontiers que c'était la seule chose à faire, nous ne pouvions que les fusionner.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

M. JACOBS: Je ne pense pas que le très honorable député eût le choix, pour lui c'était une solution qui s'imposait.

M. ARCHAMBAULT: Que dites-vous d'un arrangement de circulation entre le National Canadien et le Grand-Tronc à l'époque de l'achat du Grand-Tronc?

M. JACOBS: Je n'ai pas bien compris.

M. ARCHAMBAULT: J'entends, ne pouvait-on pas conclure un arrangement de circulation au lieu de fusionner les réseaux?

M. JACOBS: Actuellement?

M. ARCHAMBAULT: Non, je parle à l'époque où il était question d'acheter le Grand-Tronc. Que pense l'honorable député d'un arrangement de circulation qui aurait pu se conclure à cette époque entre le Grand-

Tronc et le National-Canadien? Cette alternative a été offerte à la Chambre.

M. JACOBS: Je ne pense pas que cela eût pu réussir parce que, au bout du compte, il aurait fallu reprendre ces lignes et les fusionner comme elles l'ont été. J'ajouterai franchement qu'à l'époque où cela s'est accompli, je me suis vivement opposé, mais j'ai fini par comprendre que le pays ne pouvait agir autrement. Actuellement, il ne reste rien à faire, sauf donner ces lignes au Pacifique-Canadien.

M. ARCHAMBAULT: Les donner?

M. JACOBS: Les lui passer, selon le projet Shaughnessy ou quelque autre entente de ce genre.

M. EULER: Depuis plusieurs années, l'honorable député a fortement critiqué les "pirates" du chemin de fer. N'est-ce pas une critique de l'exploitation particulière pendant laquelle ces choses sont survenues?

M. JACOBS: Mon honorable ami ne veut certainement pas laisser entendre que tout particulier est un pirate.

M. EULER: Je n'ai pas parlé de "pirates". c'est mon honorable ami qui a employé ce terme.

M. JACOBS: J'ai fait allusion à certains personnages en particulier dont je ne veux pas citer les noms bien qu'ils ne siègent pas ici. Ce sont eux qui ont eu les fonds et qui nous ont laissé le réseau sur les bras.

M. EULER: Sous le régime de l'exploitation particulière.

M. JACOBS: L'exploitation particulière est une chose et l'exploitation par des pirates en est une autre. Or, comme je l'ai dit, nous avons une population de huit à neuf millions pour entretenir ces deux réseaux et tout le monde admettra, j'en suis convaincu, que nous n'avons pas besoin de deux réseaux au pays. Il y a ici des députés et je dirai même tous les députés qui sont d'avis qu'il ne nous faut qu'un réseau; personne n'en demande deux. La question est de savoir qui dirigera. Devrait-on en confier la direction au gouvernement canadien ou à la compagnie du National-Canadien? A ce sujet, je me souviens d'un ballade de Bab racontant comment le cuisinier et le second d'un navire se trouvant naufragés sur une île déserte, au bout d'un certain temps, ils doivent avoir recours au canibalisme. Le second dit quelque chose dans ce genre: "Tu devrais me laisser te manger, puisque j'ai plus d'autorité que toi". Mais le cuisinier ne voyait pas les choses sous ce jour et il répondit: "J'aimerais bien à vous faire plaisir, mais en ma qualité de cuisinier, je puis préparer un repas bien mieux que vous. Pourquoi voulez-vous me faire cuire puisque vous n'êtes pas cuisinier?" Telle est actuellement la situation en ce qui regarde le Pacique-Canadien et le National-Canadien; les administrateurs du Pacifique-Canadien savent comment exploiter des voies ferrées; ce sont des cuisiniers, si vous voulez, alors que les autres sont de simples seconds.

Quant à la proposition de l'achat du Pacifique-Canadien par le National-Canadien, je ne crois pas que ses auteurs aient songé à ce qu'il en coûterait, et c'est un aspect du problème qui prête à réflexion. Je suis convaincu qu'aucun Canadien au fait de la chose publique voulût adjoindre une entreprise comme celle du Pacifique-Canadien, et tout ce qu'elle comporte, à, j'allais dire une ruine —et ç'en serait une en tout cas, si le pays n'était pas là pour intervenir tous les jours.

M. GOOD: Pourquoi ne pas mettre l'excellente administration du Pacifique-Canadien à la tête des deux réseaux? Pourquoi le pays ne fusionnerait-il pas les deux et ne rachèterait-il pas le Pacifique-Canadien en s'adjoignant son excellente administration pour cette fin, si elle est tellement supérieure à celle du National-Canadien?

M. JACOBS: Je m'y opposerais parce que, en définitive, l'autorité prédominante ce serait l'honorable député de Brant (M. Good), l'honorable député de Lisgar (M. Brown), moi-même et les autres membres du Parlement, et nous n'en voulons pas. Voilà pourquoi je demande que le National-Canadien passe à une compagnie indépendante du Gouvernement et, qui ne lui demandera pas d'aide. L'habitude du secours tend à l'importance. Nous voulons que toutes les lignes passent sous l'administration du Pacifique-Canadien, la plus compétente du monde. Je suis convaincu du succès de la fusion. Il a été établi que la fusion des deux réseaux mettrait fin aux pertes. Le déficit du National-Canadien s'est élevé à 57 millions et sa dette fondée, s'est accrue de 119 millions, l'an dernier. Je demande aux honorables députés si de pareils résultats peuvent nous laisser indifférents lorsque les chefs des deux administrations nous disent que la fusion mettrait fin à cet état de choses.

M. GOOD: La garantie d'un revenu minimum de 10 p. 100, que demandait le Pacifique-Canadien n'était-elle pas un secours?

M. JACOBS: Non. 3 p. 100 de ces 10 p. 100 proviennent de la vente des terres, et le service maritime resterait en dehors de la combinaison. Ce que le Pacifique-Canadien

demande, c'est la garantie du même dividende qu'il a payé à ses actionnaires depuis vingt-cinq ans; et cela est raisonnable puisque l'exploitation est depuis longtemps assez lucrative pour permettre d'acquitter ce dividende. Pourquoi consentirait-il à une convention qui compromettrait le revenu de ses actionnaires sans leur rien donner en retour. Il veut convertir ces dividendes en obligations garanties ce qui représente 35 millions par année, une somme insignifiante, comparée à ce que nous avons payé depuis que nous possédons le National-Canadien. Cela fait, la fusion s'accomplira. après quoi, l'administration sera, dit-elle, en état d'établir que le pays ne perdra rien et que les frais obligatoires seront acquittés d'année en année.

M. FORKE: Tous ces renseignements, sont fort intéressants, mais je désire savoir si dans le cas de l'exploitation de tous les chemins de fer du pays par une administration particulière unique, l'honorable député tiendrait encore à la fixation des tarifs par la commission des chemins de fer? Car, sans cela, le pays ne se trouverait-il pas entièrement à la merci d'une seule compagnie?

M. JACOBS: La compagnie serait sous la maîtrise de la commission des chemins de fer qui règlerait les tarifs, déciderait des embranchements à construire, ainsi de suite, tout comme cela se fait actuellement; la compagnie dépendrait de la commission. Il n'est pas le moindrement question d'abolir la commission des chemins de fer; ce serait impossible. Je reconnais que l'opération, libre de tout contrôle d'un pareil monopole serait un désastre pour le pays.

M. CANNON: Dans ce cas, que devient l'ingérence du Gouvernement, critiquée par mon honorable ami?

M. JACOBS: Il n'y a pas là d'ingérence du Gouvernement.

M. CANNON: Le Gouvernement peut reviser toutes les décisions de la commission des chemins de fer.

M. JACOBS: Après tout, l'opinion publique compte pour quelques chose.

M. CANNON: Elle compte ici aussi.

M. JACOBS: On a peut-être entendu quelques petites critiques isolées contre la commission des chemins de fer de la part de mes amis de l'opposition, mais ces critiques étaient bien intentionnées, et ils n'ont pas, je crois, mis en doute l'honnêteté ou l'intégrité de la commission.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député s'est-il renseigné sur les agissements récents du ministre de l'Agriculture?

M. JACOBS: Mon honorable ami, je crains, a pris le ministre de l'Agriculture trop au sérieux en cette circonstance. On peut conclure, je crois, de mes remarques de cet après-midi, que je ne suis pas en faveur de la nationalisation des voies ferrées. Je veux être clair à ce sujet. J'ai toujours été opposé à la régie de l'Etat lorsque l'initiative privée suffit, car je crois en l'efficacité de cette dernière. L'initiative privée a réussi, je crois, à accomplir à peu près tout dans ce monde, tandis que la régie de l'Etat, ou l'intervention des gouvernements et des corps publics en général, a toujours retardé ou entravé le progrès. Je parle d'une façon générale. Du moins, j'expose ces idées pour ce qu'elles valent. Je vois que le sentiment public désire un changement dans la politique des chemins de fer et, plus tôt on fera quelque chose en ce sens, mieux ce sera pour le Gouvernement et pour le pays. Notre peuple n'endurera pas beaucoup plus longtemps cette temporisation avec notre réseau de chemins de fer. C'est une plaie vive qu'il nous faut guérir. Il nous faut faire quelque chose, immédiatement; et ma suggestion, j'espère, apporterait une solution raisonnable du problème. Je n'ai encore entendu aucun homme public au Canada déclarer que l'absorption du Pacifique-Canadien par le chemin de fer National, avec l'exploitation actuelle, sera bien vue des gens de ce pays. A mon sens, on prend un enfant robuste qui n'a jamais souffert d'aucune maladie et on le place dans le lit d'un enfant atteint d'une maladie contagieuse. C'est exactement ce que représenterait le fusionnement du Pacifique-Canadien avec les chemins de fer nationaux.

M. MacLEAN (Prince): Croyez-vous que le Pacifique-Canadien aurait fait ces démarches il y a quelques années, avant que les chemins de fer nationaux obtinrent les résultats qu'ils obtiennent avec la direction actuelle?

M. JACOBS: Voulez-vous dire des démarches pour en venir à une entente?

M. MacLEAN: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est alors qu'on fit des démarches.

M. JACOBS: La situation n'était pas mauvaise alors; on battait le fer pendant qu'il était chaud, et c'est avec des infirmes qu'ils avaient à traiter à cette époque. Mais, aujourd'hui, le Pacifique-Canadien se trouve en face d'un situation très grave. Il se sent aux

prises avec le gouvernement canadien en un combat à mort. Tout le monde sait quel va en être le résultat.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons une population de moins de 9 millions, et tout le monde se plaint dans le pays que nos gens émigrent en grand nombre. C'est vrai. L'an dernier, d'après le bureau de la statistique des Etats-Unis,—notre Gouvernement ne tient pas compte de ces départs,—nous avons perdu 159,000 de nos gens; c'est là la nombre de ceux qui ont payé leur droit d'admission et ont passé la frontière par la voie ordinaire. On les a crédités au Canada—si je puis m'exprimer ainsi. Quels sont ceux qui passent de notre pays aux Etats-Unis sous le régime de la loi de restriction? Nos Canadiens de naissance; ce sont les seuls admis. Que font les étrangers? Ils entrent par des moyens détournés.

M. FORKE: Ils n'y vont pas?

M. JACOBS: Restent-ils tous ici?

M. FORKE: Dans l'Ouest, du moins, ils restent.

M. JACOBS: Je suis surpris de l'entendre. Je croyais qu'ils émigraient aux Etats-Unis en nombre à peu près égal. Le fait qu'un homme est étranger de naissance ne constitue pas une bien grande différence s'il veut s'en aller aux Etats-Unis. En somme, disons qu'un certain nombre d'entre eux partent. Peut-être ces gens sont-ils si satisfaits de la région de Brandon qu'ils ne songent pas à prendre la route des Etats-Unis. Ce n'est pas ce qui se passe chez nous. Je sais que le bureau d'immigration des Etats-Unis est, du matin au soir, encombré de gens qui désirent obtenir la permission nécessaire d'entrer dans ce pays. Approximativement, je dirai qu'environ cent mille de ces gens sont allés aux Etats-Unis. Combien d'immigrants avons-nous amenés au Canada l'an dernier? 140,000. Quelles gens sont venus s'établir aux pays? La moitié étaient sujets britanniques de naissance, l'autre moitié, de naissance étrangère. Mais, comme je l'ai déjà dit, la grosse majorité de ceux qui sont allés aux Etats-Unis étaient des gens nés au pays—classe de gens bien supérieure à celles des étrangers. Pourquoi ces gens sont-ils allés aux Etats-Unis en si grand nombre? Je sais que mon honorable ami le chef de l'opposition va dire que c'est à cause de notre tarif peu élevé. J'ignore jusqu'à quel point cela est vrai, mais je crois que mon très honorable ami exagère le nombre de personnes qui ont émigré aux Etats-Unis à cause du régime défavorable créé par notre tarif. Nos gens qui ont traversé la frontière l'ont fait parce qu'il n'y a pas de loi prohibant leur admission aux Etats-Unis. Les honorables députés savent-ils que le gouvernement des Etats-Unis a mis en vigueur une loi dite de quotité empêchant d'entrer dans ce pays plus de 2 p. 100 de toute naticnalité, calculé d'après le nombre des divers nationaux ayant émigré aux Etats-Unis avant 1890?

M. FORKE: Il se peut que je me trompe, mais cette loi de quotité ne ferme-t-elle pas la porte non seulement aux étrangers en général, mais aussi aux citoyens dans les pays britanniques?

M. JACOBS: Elle ne vise pas plus les citoyens de race britannique que les autres étrangers; on permet l'administration de 2 p. 100 de toute nationalité. Peu importe que les immigrants descendent de l'ange Gabriel, ils ne peuvent entrer aux Etats-Unis si plus de 2 p. 100 des leurs sont déjà entrés cette année-là. Qu'arrive-t-il? Les Etats-Unis déclarent que les Canadiens sont les seules personnes pouvant entrer sur le territoire américain en nombre illimité. Qu'est-ce que cela signifie, monsieur l'Orateur? Cela signifie que l'on enlève au Canada ses fils pour répondre aux demandes des Etats-Unis. A moins que des représentations diplomatiques ne soient faites aux Etats-Unis, on verra avant longtemps tous les Canadiens nés en Canada circuler dans les rues de Chicago, de Détroit, de Boston ou des autres villes américaines, et l'on pourra voir dans notre musée un échantillon empaillé de ce qu'était autrefois un Canadien né en Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député me permettra-t-il une question? Sans égard à aucune loi dite de quotité, comment explique-t-il que nos Canadiens désirent aller aux Etats-Unis?

M. JACOBS: Bien, je suppose que cela est dû à la loi de l'attraction; le plus gros attire le plus petit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce qui arrivait il y a quelques années.

M. JACOBS: Il n'y a jamais eu un exode vers les Etats-Unis comme il y en a eu depuis que la loi dite de quotité a été mise en vigueur. Vous avez ainsi côte à côte la cause et l'effet. Les Etats-Unis n'avaient jamais eu pareille loi et jamais autant de Canadiens n'avaient émigré en ce pays. Il me semble donc que cette politique des Etats-Unis a pour but de drainer les meilleurs éléments que nous avons dans notre pays, et dans quelque temps, le Canada n'aura pas plus de Canadiens nés en Canada que Jacques Cartier n'en trouva en 1534.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami n'admettrait-il pas que si la plupart de ceux qui vont aux Etats-Unis pouvaient obtenir de l'emploi en Canada, ils y resteraient?

M. JACOBS: Peut-être que oui et peut-être que non. L'esprit d'aventure est prononcé chez le jeune anglo-saxon. Il aime à aller à l'étranger, à la recherche des aventures. Il veut connaître le monde avant de s'établir. Puis les côtes éloignées paraissent vertes: il pense que Détroit est un paradis, que Chicago est la porte conduisant au paradis, et ainsi de suite. Tout est beau pour lui jusqu'à ce qu'il arrive et qu'il trouve que les choses ne sont pas exactement ce qu'il aimerait qu'elles fussent, mais il a coupé l'amarre et il ne peut pas revenir.

Ce que je veux démontrer, c'est ceci: cette tactique de la part des Etats-Unis a pour but de drainer les meilleurs éléments de notre pays. Pourquoi ne permet-on pas aux Canadiens nés à l'étranger et naturalisés d'aller aux Etats-Unis? Ils sont certainement aussi bons que les autres, sous tous les rapports. Prenons par exemple un homme né en Allemagne ou en Angleterre ou, si vous voulez, en Ecosse —je crois que l'honorable député de Brandon (M. Forke) admettra que l'on ne peut trouver de type plus parfait que l'Ecossais et je suis presque porté à dire comme lui. Cet Ecossais ou cet Allemand ou cet Anglais, en vertu des règlements actuels, devra faire partie du nombre permis par les Etats-Unis eu égard au pays d'où il vient; il ne peut pas entrer aux Etats-Unis comme peut le faire un Canadien né au Canada. Cette règlementation frappe tous les autres Canadiens nés à l'étranger, et comme je l'ai dit, nous n'aurons avant longtemps dans notre pays que des citoyens nés à l'étranger.

M. COOTE: Puis-je poser une question? Si le Canada avait une loi dite de quotité pour réduire le nombre des immigrants étrangers venant en ce pays, quelques-uns de nos Canadiens nés en Canada ne pourraient-ils pas alors être portés à demeurer ici?

M. JACOBS: Mon honorable ami aimerait-il à tenter l'expérience?

M. COOTE: Je n'aurais aucune objection quelconque. Je serais très favorable à la chose.

M. JACOBS: Mon honorable ami admettra, je pense que ces expériences en matière d'immigration présentent des dangers. Elles ne sont pas d'un caractère pratique ni logique; elles ne mènent à rien. Si vous voulez recevoir des immigrants en ce pays, ouvrez les portes et laissez entrer les gens; mais ne dites pas: nous ne voulons pas de cet homme parce qu'il a des cheveux rouges, ou nous ne voulons pas de cet homme parce qu'il a des dents longues; laissez-les entrer et accomplir leur propre destinée en notre pays. Adopter une autre attitude serait une erreur, à mon sens. Aux Etats-Unis, on a cette loi dite de quotité parce que, disent les Américains: "Nous avons déjà en notre pays une trop grande population. Nous avons 115 millions d'habitants et nous n'en voulons plus. Nous voulons assimiler ceux que nous avons; nous voulons en faire des hommes; nous voulons leur donner l'occasion de se familiariser avec les idées américaines et de les adopter, avant d'en laisser entrer d'autres".

M. COOTE: Si cela est vrai, pourquoi les Etats-Unis ne nous font-ils pas tomber sous le coup de la loi dite de quotité?

M. JACOBS: Parce qu'ils désirent avoir chez eux nos quelques citoyens nés au Canada: ils en ont besoin. Je suppose que l'une des raisons serait que notre frontière est si longue, puisqu'elle a une étendue approximative de 4,000 milles, et qu'il est presque impossible de les empêcher d'entrer; mais cela s'appliquerait aussi aux personnes nées à l'étranger. Je ne suis pas dans la confidence des hommes politiques des Etats-Unis, mais le fait demeure qu'ils permettent aux citoyens nés au Canada d'entrer dans leur pays sans entrave et sans obstacle; mais ils ne permettent qu'à 2 p. 100 des autres d'entrer. Tels sont les faits réels.

Le très hon. M. MEIGHEN: Puis-je poser une question à l'honorable député? Si nos gens sont attirés aux Etats-Unis par l'attrait d'une grande population ou du long voyage, comment se fait-il qu'ils n'aillent pas en Angleterre?

M. JACOBS: Nos concitoyens?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. ARCHAMBAULT: C'est un argument tiré par les cheveux.

M. JACOBS: Je ne sais pas pourquoi ils ne vont pas en Angleterre. Le fait qu'ils auraient à marcher 3,000 milles à travers l'Atlantique y est peut-être pour quelque chose; c'est peut-être l'une des raisons. On pourrait peut-être les envoyer sur les navires de la marine marchande de mon très honorable ami ou les navires Petersen.

Je désirais faire ressortir que cette loi a été conçue dans le but de détourner de notre pays le meilleur élément de notre population. Les Américains font une différence entre les diverses catégories de citoyens britanniques

du Canada. Ils n'accordent aucune attention au fait qu'un citoyen britannique a son certificat de naturalisation. Ils disent que cela ne compte pas pour eux; ils traitent ce certificat comme un chiffon de papier. Je désire attirer l'attention de la Chambre sur un fait qui se produisit aux Etats-Unis en 1912. Jusqu'à cette dernière année, un traité, conclu en 1832, était en vigueur entre les Etats-Unis et la Russie, en vertu duquel les Etats-Unis faisaient librement le commerce avec la Russie, et les deux pays, en général, étaient dans les termes de l'amitié internationale. Un peu avant 1912, le gouvernement russe adopta une loi stipulant que les personnes de croyance juive, bien qu'elles eussent un certificat de naturalisation américain, se verraient refuser l'entrée de la Russie. Il y avait une exception; on admettait les banquiers. A moins d'être banquier, on ne pouvait entrer. Le président Taft traita l'affaire à cette époque avec le gouvernement russe, par la voie de la diplomatie, faisant remarquer que les citoyens américains devraient tous recevoir le même traitement, abstraction faite de race et de croyance. Le gouvernement russe était à cette époque et jusqu'à la révolution, le plus réactionnaire du monde et il refusa d'accepter l'avis du président Taft. En conséquence le traité fut dénoncé, le président des Etats-Unis refusant d'admettre aucune proposition en vertu de laquelle serait établie une distinction entre les diverses classes de citoyens américains. Mais maintenant, en l'an de grâce 1925, un autre gouverne à sa place et l'on traite inégalement les habitants du Canada sous le rapport de race, de la nationalité, en déclarant que si l'on n'est pas un régnicole, que l'on ait ou non un certificat de naturalisation britannique, l'on ne peut entrer en Canada. J'affirme que le Canada devrait traiter cette question avec les Etats-Unis, par voie de la diplomatie. Nous devons traiter les Etats-Unis de la même façon qu'ils nous traitent. Nous devons leur faire comprendre que, en tant que grande nation, ils ont des devoirs à remplir à l'égard des autres états. Nous ne pouvons pas facilement désapprouver le fait qu'ils permettent aux citoyens nés au Canada d'entrer dans leur pays, mais nous devrions dire: Si vous les admettez, vous devez les admettre tous ou aucun.

M. CANNON: Cela n'aurait-il pas pour effet d'augmenter le nombre des Canadiens qui partent pour les Etats-Unis?

M. JACOBS: Cela l'augmentera—c'est plutôt manifeste. Mais ma prétention est celle-ci: si vous augmentez le nombre de ceux qui s'en vont aux Etats-Unis il pourrait arriver que moins de Canadiens de naissance émigreraient et que de l'autre côté on serait peut-être mieux disposé à admettre ceux de l'autre catégorie, c'est-à-dire les sujets nés à l'étranger. Il s'ensuivra qu'il nous resterait ainsi quelques Canadiens de naissance; car j'aurais peine à croire qu'il me faudrait aller aux Etats-Unis pour trouver un véritable Canadien.

M. STEWART (Leeds): Puis-je demander à mon honorable collègue depuis quand les Etats-Unis ont adopté cette loi de restriction?

M. JACOBS: Ils ont adopté deux de ces lois. Au cours de la guerre, ils déterminèrent une quotité de 3 p. 100 de l'année 1910. On s'aperçut par la suite, que cela ne marchait pas bien et en juillet 1924 cette quotité fut abaissée à 2 p 100.

Le très hon. M. MEIGHEN: La première ne visait pas du tout le Canada.

M. JACOBS: Non, elle ne s'appliquait pas au Canada.

Maintenant, comment nous sommes-nous occupés de la question d'amener plus de population en ce pays pour compenser la perte que nous subissons du fait de cette émigration? Je ne suis pas un médecin et si ma théorie est fausse il y aura de mes collègues pour me reprendre. Quand un malade souffre d'hémorragie le médecin lui fait suivre un régime alimentaire destiné à compenser la perte de sang. Je crois que mon honorable ami de Fort-William (M. Manion) doit se souvenir assez de sa thérapeutique pour savoir si j'ai raison ou non.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami est aussi bon médecin qu'avocat.

M. JACOBS: Je remercie mon honorable ami de son compliment. Maintenant comment nous occupons-nous de cette situation? Nous avons certaines règles ou des règlements, des décrets ministériels touchant l'admission des immigrants en ce pays. Aujourd'hui on laisse entrer trois groupes de gens: l'un est celui des cultivateurs; il n'y a aucune protection en faveur du cultivateur; n'importe qui peut venir lui faire concurrence.

Quelques DEPUTES: C'est honteux!

M. JACOBS: En effet c'est honteux. L'autre groupe est celui de l'ouvrier de ferme et le troisième celui des domestiques ou des bonnes. Ne parlons pas, pour un instant du cultivateur—même avec tous ses défauts nous l'aimons; il est au travail quand nous sommes encore au repos—il nous reste les ouvriers de ferme et les bonnes—ce sont les domestiques hommes et femmes. Ce sont les seuls étrangers auxquels on ouvre les portes. L'année

dernière nous avons fait venir 48,000 bonnes; en même temps 200,000 Canadiens d'origine s'en allaient aux Etats-Unis, où ils pouvaient trouver du travail. Pourquoi avons-nous fait venir ces 48,000 domestiques?

M. WARNER: L'honorable député veut-il prétendre que les gens qui émigrent aux Etats-Unis étaient tous en état de donner du travail aux autres immigrants venus au Canada?

M. JACOBS: Il me faudrait consulter les statistiques sur ce point, car je ne suis pas renseigné. Mais pourquoi a-t-on demandé, l'année dernière, tant de serviteurs pour la maison et la ferme? Je ne connais d'autre raison que celle-ci: ce groupe de travailleurs n'est pas organisé en union; les agents d'affaires, le président du conseil des métiers et du travail ne s'intéressent pas à ce groupe; c'est pourquoi on le laisse entrer librement au pays.

M. EULER: L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question pour mettre les choses au point? D'après lui, on n'admettrait que trois catégories d'immigrants: les cultivateurs, les ouvriers agricoles et les bonnes.

M. JACOBS: Oui.

M. EULER: N'est-il pas vrai que pour les Iles-Britanniques, il n'y a de restriction d'aucune sorte quant à l'occupation de l'immigrant?

M. JACOBS: C'est vrai; mais je parle de l'Europe en général. Depuis l'année dernière on a modigfié la loi concernant les Iles-Britanniques; on peut venir de là sans restriction. On pourrait vider dans le Canada les rues de Londres—Trafalgar Square et les quais —sans qu'on en dise rien parce que ce sont des immigrants sujets britanniques: *civis britannicus sum;* mais un autre groupe ne saurait être admis en vertu des restrictions que j'ai signalées. Nul ne peut venir du continent européen sans permis à moins d'appartenir à l'un des trois groupes dont j'ai fait mention. Maintenant pourquoi ne mettrions-nous pas en vigueur les mêmes dispositions que les Etats-Unis ont prises quant à l'immigration? Ils disent avoir déjà trop de population et n'en pas vouloir plus. Ce n'est sûrement pas notre cas.

Les Etats-Unis souffrent, pour employer un autre terme de médecine, d'hypertension artérielle; nous souffrons d'une pernicieuse anémie. Et cependant nous prenons le même remède qu'eux. J'ai fait le calcul, il y a quelques jours, du nombre d'immigrants que nous pouvons admettre en ce pays, à mon sens, et je pense que le chiffre de 5 p. 100 par année serait raisonnable, c'est-à-dire que cent habitants devraient être capables de s'assimiler cinq personnes. Je connais des cas où cette absorption nous a été facile dans le passé.

M. CANNON: Vous attribuez un gros appétit à des anémiques.

M. JACOBS: Il faut une riche nourriture aux anémiques; à mon avis, 5 p. 100 est ce qu'ils peuvent absorber sans danger de dyspepsie; 5 p. 100 n'est pas une proportion déraisonnable, et 5 p. 100 de notre population, c'est 450,000 personnes par année. L'an dernier, nous avons reçu 140,000 immigrants des catégories dont j'ai parlé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un peu moins, l'année précédente.

M. JACOBS: Oui, un peu moins, je pense. Certes, il y a quelque chose de défectueux dans ce régime adopté par le Gouvernement. Pourquoi ne pas ouvrir les portes de ce pays à l'immigration? A mon sens, voilà justement ce dont les chemins de fer ont besoin pour devenir lucratifs. Peut-être n'aurais-je pas préconisé ce projet radical d'une fusion des deux réseaux sous l'administration de particuliers, si nous recevions assez d'immigrants pour faire vivre deux ou trois lignes. Portant la parole l'autre jour, à Montréal, à titre de président des chemins de fer nationaux, sir Henry Thornton a déclaré: "J'admettrais en ce pays tout Caucasien en santé." Et il a ajouté: "C'est la condition nécessaire à la prospérité de ce pays, je crois." Mon très honorable ami le chef de l'opposition (M. Meighen) a déclaré officiellement que lorsque son parti arrivera au pouvoir, il admettra au Canada, sans aucune entrave, toute personne de race blanche. Telle paraît être l'opinion des hommes publics d'un bout à l'autre du pays: permettre à n'importe qui de venir ici et de se tirer d'affaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai relevé la déclaration dont parle mon honorable ami: j'avais mis la restriction que les immigrants fussent capables de remplir une occupation utile au Canada.

M. JACOBS: Oui, je le présume. Le Gouvernement proclame: Nous souffrons d'industrialisme; il nous faut plus d'agriculteurs, moins d'industriels. Est-ce parce qu'il compte sur la continuation de l'appui de nos amis les agriculteurs? je l'ignore. Le fait est qu'il favorise assez l'immigration des cultivateurs et fait grise mine à toute immigration urbaine. L'an dernier, en parlant de cette même question, j'ai démontré—du moins je m'y suis efforcé—que si vous amenez un grand nombre de gens d'une catégorie, à l'exclusion de toute autre, il y aura avec le temps tendance à l'équilibre, c'est-à-dire que si vous envoyez

des colons sur les terres et constatez une insuffisance de population urbaine, l'attraction de la ville, par le moyen de salaires plus élevés, videra la campagne de ces immigrants qu'elle aura reçus. Il faut du monde dans les villes pour pourvoir aux besoins de la classe industrielle, et du monde à la campagne pour pourvoir à ceux de la classe agricole. Mais cette politique de sélection n'aura jamais de succès. Il faut que l'immigration suive son courant naturel, et dès que vous recourez à des combinaisons artificielles ou à des trucs pour atteindre telle ou telle fin, vous gênez la nature et courez à un échec. Depuis sept ou huit ans, j'y vais de mon discours annuel sur l'immigration, et comme je l'ai déjà dit, j'ai prêché dans le désert. Je fais bande à part. J'ai promis mon appui à tout parti, en cette Chambre ou en dehors de cette Chambre, disposé à s'engager dans cette voie, à donner son adhésion à une politique de ce genre. Jusqu'ici, personne ne s'est présenté. Le seul député, dont les vues se rapprochent le moindrement des miennes à cet égard, c'est mon très honorable ami le chef de l'opposition. Je ne sais pas si l'on peut dire à ce propos:

Le diable étant malade, voulut se faire ermite.
Le diable se porte bien, c'est un diable d'ermite.

Il n'en reste pas moins que durant les nombreuses années où il fut aux affaires, rien ne se fit. Les règlements actuels, les décrets en conseil et les règlements mis en vigueur datent de son régime.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous étions à rapatrier nos soldats, il fallait les rétablir dans la vie civile.

M. JACOBS: Je suis heureux que mon honorable ami trouve quelque excuse, mais le fait pur et simple, c'est qu'il a été aux affaires, pouvait apporter quelque stimulant à l'immigration et n'a rien fait. Maintenant il est disposé à faire quelque chose. On est prêt à tout faire pour sauver sa situation politique. Je n'ai pas confiance en ces repentirs de la dernière heure, mais je n'ai pas le choix. Je sais, le gouvernement actuel n'est pas désireux de faire d'avantage; cependant, je lui donne tout de même mon appui. J'ai prié et menacé, j'ai fait tout ce que j'ai pu; mais je n'ai rien pu obtenir encore et il n'y a pas d'apparence que j'obtienne davantage. Que me reste-t-il à faire?

Le très hon. M. MEIGHEN: Venez de notre côté.

M. ARCHAMBAULT: Persistez.

M. JACOBS: J'ai plaidé avec le chef du groupe progressiste. Je le suivrais volontiers. Je suivrais même le groupe travailliste, quoiqu'il soit peu nombreux.

L'hon. M. LAPOINTE: Ou le ginger group.

M. JACOBS: Oui, oui, le ginger group. Au besoin je boirais même du gingembre.

M. WARNER: Prenez donc une terre.

M. JACOBS: Jusqu'à présent on n'a rien fait. J'avertis mes amis de ce côté que les élections générales s'en viennent; qu'un grand nombre de gens pensent comme moi sur ce sujet et qu'ils vont accorder leurs suffrages au parti qui est en faveur du régime de la porte ouverte pour l'immigration. Quant à moi j'ai toujours donné mon appui au parti qui gouverne en ce moment, mais la question de l'immigration dépasse toutes les autres questions politiques actuelles; elle domine les questions d'affiliation politique et d'amitiés politiques. Toujours, tant que je ferai partie de la Chambre, je serai en faveur de la porte ouverte pour les immigrants, parce que je suis convaincu que l'intérêt du pays exige une abondante immigration. L'intérêt du pays souffre de la politique actuelle en cette matière et dont le Gouvernement a hérité en prenant le pouvoir des mains du chef actuel de l'opposition. Ça été un cheval de Troie pour lui. Nous avons continué de l'appliquer sans l'avoir étudiée auparavant. Etant donné la situation difficile dans laquelle se trouve le pays, étant donné les embarras de nos chemins de fer, vu la dette énorme que nous avons à supporter et l'émigration des nôtres aux Etats-Unis, le Gouvernement devrait examiner l'à-propos d'encourager l'immigration en Canada.

M. ARTHURS: L'orateur s'est prononcé pour le régime de la porte ouverte. Parle-t-il sérieusement?

M. JACOBS: Je suis en faveur du régime de la porte ouverte entendu comme le chef de l'opposition. Je suis en faveur d'accepter tout immigrant de race blanche en bonne santé et capable de gagner sa vie. Pourquoi fermer la porte à un bon sujet? Il nous aiderait à payer la dette nationale, et pour cette raison nous devrions l'accueillir à bras ouverts.

M. ARTHURS: Est-ce la politique suivie par le gouvernement actuel.

M. JACOBS: La politique du ministère relative à l'immigration est comme l'œuvre divine: elle dépasse toute compréhension.

Dans son dernier rapport sir Henry Thornton a reconnu une grande importance à l'immigration. L'attitude du Gouvernement met sir Henry dans une situation fort embarrassante. On l'a chargé de l'administration des

réseaux de l'Etat et de leur faire produire un bon rendement. Comme autrefois mes ancêtres dans la terre d'Egypte, il a reçu l'ordre de faire des briques sans paille; mais c'est impossible. Il s'est toujours trouvé en opposition au Gouvernement sur ce sujet.

L'administration des chemins de fer nationaux comprend dans son personnel M. Tom Moore, président du Congrès des métiers et du travail, qui appuie la politique du Gouvernement, si l'on peut appeler cela une politique. Il s'oppose à l'introduction dans le pays de gens qui pourraient venir faire concurrence aux ouvriers qui lui paient son salaire. Le Gouvernement voyant en M. Tom Moore un homme dans ses idées, s'est empressé de le nommer administrateur des chemins de fer de l'Etat. Dans cette position, il défend ses intérêts en repoussant toute concurrence au monde ouvrier canadien. Mais d'autre part, sir Henry Thornton déclare ceci:

> De temps à autres, et principalement au cours des deux dernières années, il a été question de la nécessité d'une plus forte immigration. L'avenir du Canada et de ses réseaux ferroviaires dépend de l'augmentation de la population et de l'augmentation du trafic qui en découlera. Si nous comparons à ce qui peut être fait pour amener les résultats désirés les efforts accomplis dans le passé ces derniers peuvent être qualifiés de spasmodiques et sans suite. Un vrai succès ne sera atteint que si l'on adopte d'autres méthodes à l'avenir. Le pays dans son ensemble, les provinces prises séparément, les chemins de fer et autres organisations économiques sont tous intéressés dans cette question. Le problème est assez important pour que les hommes les plus énergiques et les plus capables du Dominion se préoccupent de sa solution. Il faudrait aussi y consacrer plus de fonds que dans le passé. La question pourrait être confiée à une commission permanente constituée à peu près comme la commission des chemins de fer, avec cette différence qu'un plus grand nombre de commissaires devra sans doute être nommé, et que cette commission de l'immigration devra être autorisée à faire des dépenses relevant d'un programme approuvé par le parlement.

J'appelle tout particulièrement l'attention de mes honorables amis sur le dernier paragraphes qui est ainsi conçu:

> Le problème pourrait être confié aux mains d'une commission permanente constitutrice à peu près de la même façon que la commission des chemins de fer, sauf qu'il faudrait peut-être nommer un plus grand nombre de commissaires. Et cette commission d'immigration devrait être autorisée à faire certaines dépenses pour la mise à exécution d'un programme général approuvé par le parlement.

La question revêt une telle importance à son dire, qu'on devrait nommer une commission afin d'étudier le problème sous ses divers aspects et débourser les sommes nécessaires pour lui donner une solution. Il verrait d'un bon œil la création d'une commission semblable à celle des chemins de fer. Cependant, nous n'avons pas même un comité parlementaire qui s'occupe du problème de l'immigration. Nous avons un comité permanent de la Chambre qui règle les questions concernant les choux, les oignons, le poisson et le reste; cependant, dès qu'il s'agit des êtres humains, une question qui intéresse tous les citoyens canadiens du premier au dernier, et dont dépend tout l'avenir du pays, nous n'avons plus personne à qui nous adresser. Certes! la question est assez importante pour provoquer au moins quelques discussions ici. Depuis dix-neuf jours,—c'est-à-dire depuis l'ouverture du présent débat,—j'ai attendu en vain qu'un honorable député se levât en cette Chambre afin de préconiser l'inauguration d'un programme d'immigration quelconque, mais rien n'a été fait. Convaincu que personne ne soufflerait mot de la question, au cours du présent débat, j'ai cru qu'il était de mon devoir de réclamer la parole et de faire ces observations, quoique certaines d'entre elles me répugnent beaucoup.

M. COOTE: L'honorable député aurait-il l'obligeance de dire à la Chambre s'il a du travail à fournir aux 450,000 immigrants que le Canada pourrait recevoir avec fruit, à son dire, chaque année?

M. JACOBS: L'honorable député de Macleod a trouvé du travail à son arrivée au pays n'est-ce pas?

M. COOTE: J'ai l'honneur d'être né au Canada.

M. JACOBS: On a trouvé du travail pour l'honorable député lorsqu'il est né.

M. COOTE: J'ai dû quitter la maison paternelle et chercher un emploi.

M. JACOBS: Les 450,000 immigrants que nous admettrions sur le sol canadien seraient également heureux de se chercher du travail. Nous avons à peine gratté la surface du sol pour ce qui est des ressources naturelles du Canada. Nous possédons les plus grandes richesses naturelles du monde entier. Nous avons des chutes d'eau qui, lorsqu'elles seront aménagées, produiront 41 millions de h.p., d'après les statistiques. Je m'aperçois que mon très honorable ami (M. Meighen) donne des signes de malaise à l'énoncé de ce chiffre. J'ai la statistique sous les yeux et je n'hésite pas à l'affirmer, nous avons 41,200,000 h.p. d'énergie qui n'attendent que d'être développés au pays. Nous possédons aussi les mines les plus riches du monde. La superficie de notre territoire est plus considérable que celle des Etats-Unis. Nous comptons actuellement trois êtres humains par deux milles de territoire et cependant mon honorable ami affirme qu'il serait difficile de fournir du travail à 450,000 personnes.

M. SPENCER: Puisque le pays offre tant d'avantages à ceux qui veulent travailler, comment se fait-il que nous ne puissions fournir du travail aux 60,000 chômeurs qui en cherchent à l'heure actuelle?

M. JACOBS: Je vais répondre à la question de mon honorable ami. Je ne connais rien de ces 60,000 sans-travail; je hasarderai cependant une opinion: la plupart de ces gens viennent des Iles-Britanniques; la plupart sont des "gentlemen" qui ne veulent pas travailler. Je ne prétends pas que tous soient dans ce cas, mais un bon nombre le sont. Mon honorable ami se rappelle peut-être l'histoire des deux Anglais qui se promenaient dans les rues de Toronto. Ils descendaient la rue Yonge lorsque le premier dit à son compagnon: "Vois donc comme tout le monde a l'air d'être heureux ici." Et l'autre de répondre: "Pour quelle raison ne seraient-ils pas heureux? Ne sommes-nous pas leurs maîtres?" Voilà l'opinion que l'Anglais se fait du Canada. Il ne veut pas travailler de ses bras; il désire que le travail soit fait par son voisin. Ceux qui travaillent au Canada, ce sont les immigrants qui arrivent de l'Europe continentale et non les gens qui traînaient des rues de Glasgow, de Liverpool et de Londres. Ce sont des victimes du système des secours de chômage. Ils n'ont jamais travaillé et ils ne veulent pas le faire. Ce sont des épaves; ils sont inutiles et on devrait leur refuser l'admission du pays. Je parle d'un certain type d'immigrant anglais, cela va de soi. Que mes honorables collègues se gardent bien de croire pour un seul instant que je veuille attaquer le peuple anglais en général. Je ne veux mentionner qu'un certain type d'immigrant des Iles-Britanniques. Si vous vous donnez la peine d'analyser chacun des cas de chômage vous vous convaincrez qu'un bon nombre de ces nouveaux venus ont eu l'occasion de travailler, mais ils ont refusé de le faire. Nous sommes témoins de leurs agissements au Canada et ailleurs. Tout immigrant qui arrive ici avec la volonté de travailler trouve quelque chose à faire. Voilà pourquoi les gens de l'Europe continentale, qui ignorent notre langue et nos coutumes, trouvent à s'employer. Ils sont prêts à faire n'importe quoi. Voilà pour quelle raison ces gens constituent un meilleur élément de notre population que les autres dont les seules aptitudes sont de parler l'anglais et de se croire les maîtres du pays.

M. SPEAKMAN: Mon honorable ami prétend-il que la même règle s'applique aux Canadiens nés au pays qui, comme l'a dit l'honorable député, s'expatrient en grand nombre et constituaient de meilleurs sujets que les étrangers que nous pouvons faire venir.

M. JACOBS: Je ne sais pas si mon honorable ami était ici lorsque j'ai affirmé que ces Canadiens sont attirés aux Etats-Unis par des salaires plus alléchants, par la vie des boulevards, par les cinémas et tous les attraits des grands centres des Etats-Unis. J'oserai dire que la moitié peut-être de ceux qui ont pris la route de la république américaine habitaient les campagnes et ont voulu améliorer leur sort dans ce pays, mais non pas parce qu'ils ne pouvaient gagner leur vie ici. Je ne puis croire qu'il est impossible de se procurer du travail au Canada, dont la superficie est de 3,000,000 de milles carrés, plus grande que celle des Etats-Unis et dont la population est de neuf millions d'âmes. Il est absurde de penser que les nôtres ne peuvent obtenir du travail au pays. Durant l'hiver qui vient de se terminer, je ne crois pas qu'il y ait plus d'un homme par mille qui ait chômé à Montréal. C'est une quantité négligeable. Il y a de l'ouvrage en abondance.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député prétend-il que les chômeurs à Montréal n'ont pas été de plus de cinq, six ou sept cents?

M. JACOBS: Au plus une personne par mille.

Le très hon. M. MEIGHEN: Où l'honorable député s'est-il procuré ce renseignement?

M. JACOBS: D'une source que peut-être mon honorable ami ne trouvera pas exacte, le *Montreal Star*. J'ai peur d'avoir abusé du temps de la Chambre et je n'ai plus rien à ajouter. Je ne m'attendais pas à parler plus de dix ou quinze minutes, mais, chose étrange, c'est parce que j'avais quelque chose à dire que j'ai pris la parole. J'espère, cependant, que mes observations seront examinées soigneusement par les membres du cabinet. Je ne veux pas faire de menaces ni donner d'avertissements, mais je n'appuierai aucun parti de la Chambre qui refusera d'adopter la politique d'immigration que j'ai expliquée aujourd'hui tandis que je me rangerai du côté de n'importe quel groupe qui la favorisera.

M. PRITCHARD: Mon honorable ami m'a passablement convaincu au sujet de sa politique d'immigration. Toutefois, avant de me joindre à lui, j'aimerais à lui poser une question. Comment obviera-t-il à la difficulté qui se présente lorsque dans les centres, il y a un salaire déterminé pour le travail, tandis que, dans toutes les régions rurales nous sommes obligés de rivaliser pour la main-d'œuvre et la production? Comment allez-vous maintenir

les immigrants dans cette vaste superficie de pays où le travail n'est pas organisé alors que les villes offrent l'attrait de salaires élevés et d'heures courtes de travail?

M. JACOBS: Je crains de ne pas avoir compris clairement mon honorable ami. Veut-il bien répéter sa question?

M. PRITCHARD: Les associations ouvrières et le Gouvernement fixant de gros salaires et des heures courtes de travail dans les villes. Dans les campagnes, où les ouvriers ne sont pas organisés, même le Gouvernement refuse de payer les salaires courants dans les centres. Comment allez-vous empêcher les immigrants de s'établir dans les villes?

M. JACOBS: Comment empêcherez-vous un cultivateur de vendre sa terre ou un salarié de s'en aller dans les centres. Ils y vont pour en remplacer d'autres. Ils sont alléchés par les salaires élevés.

M. FORKE: C'est ce qu'a dit l'honorable député. Comment préviendrez-vous cela?

M. JACOBS: Ma théorie est de laisser les gens aller où ils veulent, soit dans les villes, soit dans les campagnes. S'ils trouvent qu'ils ne peuvent gagner assez pour vivre dans les villes, ils prendront la direction des campagnes. S'ils ne peuvent vivre dans les régions rurales ils s'établiront ailleurs. Nous avons un continent à peupler. Il est incontestable qu'il y a des ressources pour tout les immigrants. Celui qui ne peut réussir sur la terre peut devenir un membre du Parlement.

M. McDONALD (Témiscamingue): Quel est le programme de ce nouveau parti? Veut-il surpeupler le pays pour aucune autre raison, il me semble, que d'avoir un surplus d'ouvriers afin d'arriver à la réduction des salaires? Et ce parti s'appellera-t-il le parti Jacobs?

M. JACOBS: Le premier Jacob n'avait que douze fils et il a émigré en Egypte où il a prospéré.

M. GOULD: Je m'associe aux honorables collègues et au ministre intérimaire des Finances (M. Robb) pour exprimer mon regret de l'absence, occasionnée par la maladie, du ministre des Finances (M. Fielding). Et je crois introduire une nouvelle note dans la discussion quand je vous exprime, monsieur l'Orateur, ma sympathie de ce que la Chambre diffère si longtemps de vous permettre d'en ordonner la formation en comité des voies et moyens. La faute en est surtout au ministère. Depuis une semaine il a eu un regain de vigueur et maintenant il entre résolument dans l'arène. La conduite actuelle du Gouvernement diffère grandement de ce qu'elle était aux premiers jours de la session, alors que le premier ministre (M. Mackenzie King) nous signifiait quotidiennement de tout mettre en œuvre pour expédier la besogne de la Chambre.

Je veux d'abord commenter brièvement le discours prononcé hier par l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler). L'objet apparent, du moins l'objet voulu de ce discours, on ne peut plus terne, était d'élucider l'exposé budgétaire du ministre intérimaire des Finances; l'honorable député joue maintenant un rôle tout autre de celui de l'an dernier. Alors il tançait le ministère vertement de ce qu'il ne présentât pas un exposé clair et net de la situation financière du pays. J'ai en main le volume du Compte rendu où figure le discours prononcé alors par l'honorable député; et pour montrer comme son attitude est changée je ne pourrais peut-être faire mieux que de donner lecture de certains passage dudit discours. Je dis donc que l'année dernière il censura le Gouvernement; cette année il s'en fait le défenseur. Apparemment il était préoccupé hier à faire ressortir un point en particulier. Et qu'on me permette d'exprimer en passant l'espoir que jamais le hasard ne portera mon honorable ami, à un rôle officiel où il sera dans l'obligation de communiquer des chiffres à la Chambre, car hier quand il avait terminé, son explication était dix fois plus incompréhensible que l'exposé dont il voulait faciliter l'intelligence. Il me semble que l'honorable député aurait pu gagner pas mal de temps, et faire un exposé complet de la situation, en disant que le ministère qui prépare d'ordinaire l'exposé budgétaire, nous avait présenté cette année un état similaire au relevé des sept derniers budgets présentés par les quatre ministres des Finances précédents. Pareille explication eût été en tous points suffisante et nous eût évité un discours de deux heures et demie. Laissez-moi revenir maintenant à la page 1575 du Compte-rendu de la dernière session où l'on trouve le discours prononcé alors par l'honorable député:

> En réalité, en faisant croire au public que l'ère des gros excédents est arrivée, on ne fait qu'encourager la dépense au lieu de l'économie. Je vous demande donc, mosieur l'Orateur, si nous faisons bien en donnant cette idée au public. Pourquoi ne pas tout dire au peuple et lui exposer notre état financier dans un langage que tout le monde puisse comprendre?

Plus loin:

> Je sais qu'une partie de la dette des chemins de fer est comprise dans la dette générale, mais le reste ne l'est pas. Quoi qu'il en soit, il est indifférent de savoir sous quelle rubrique figurent les autres dettes du réseau national. Toutes constituent la dette publique du Canada. Autrement dit, nous ne pouvons augmenter la dette des chemins de fer sans augmenter la dette publique.

Voilà précisément l'attitude actuelle des critiques du ministère, la même que celle adoptée l'an dernier par l'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges lors du débat sur le budget. Cette année l'honorable député a modifié ses vues. Voici un autre passage de son discours d'alors:

Le ministère actuel, je le répète, a dû faire face à des dépenses énormes; en partie causées par la guerre et en partie provenant de causes absolument indépendantes de sa volonté. Cependant, sans vouloir être désagréable, je me demande pourquoi on présente au public un système compliqué de comptes difficiles à défricher. Pourquoi ne pas lui mettre plutôt sous les yeux un état des recettes et des dépenses telles qu'elles ressortent chaque année et ne pas lui faire confiance en l'invitant à collaborer avec le Gouvernement pour administrer un pays aussi difficile à gouverner que celui-ci?

Si les honorables collègues veulent consulter le hansard de l'an dernier ils verront que le discours de l'honorable représentant corrobore ce que j'ai dit: qu'alors il dénonçait le ministère et qu'aujourd'hui il en prend la défense.

Je dois avouer que jamais je ne me suis senti aussi peu de goût que cette année pour prendre part à un débat sur le budget. Tout cela parce que ce budget-ci nécessite de vaines répétitions. Il faut réitérer tous les reproches du passé et donner de nouveau tous les conseils que les députés ont donnés jusqu'ici au Gouvernement. C'est décourageant pour un député de voir que le Gouvernement ne fait aucun cas des avis mûrement réfléchis de ses commettants, surtout étant donné que ceux qui sont aujourd'hui au pouvoir ont été élus sur la foi justement de ce que préconisent aujourd'hui ceux qui le critiquent. Je veux parler de la visite du premier ministre (M. Mackenzie King) et de ses collaborateurs dans l'Ouest canadien, l'automne dernier. Je me suis fait un plaisir d'assister à l'une de ses assemblées, bien que j'eusse eu à parcourir en automobile 100 milles pour y aller et autant pour revenir, parce que nous n'avons pas de chemin de fer nous permettant de profiter de ces occasions. Il nous est permis de souhaiter qu'on nous donne de meilleurs moyens de transport; en effet, quand nous voulons rendre hommage au premier ministre du Canada, nous sommes obligés de faire des centaines de milles en automobile et de subir beaucoup d'inconvénients. Or, d'après le très honorable premier ministre, les gens de l'Ouest ont fait une erreur en n'envoyant pas à Ottawa des représentants pouvant prendre part aux réunions du parti et ainsi faire savoir au Gouvernement quels sont leurs besoins. Le premier ministre ne comprend pas l'esprit des gens de l'Ouest. Sa déclaration fut peu applaudie, mais il ne cessa de la répéter.

Ce n'est pas avec ce genre d'appât qu'on peut attraper les gens de l'Ouest. Le Gouvernement sait fort bien qu'après un long examen ils ont adopté un programme qu'ils considéraient comme étant une nouvelle politique nationale pour le Canada. Il fut d'abord connu sous le nom de programme du Conseil d'Agriculture du Canada, dans lequel toutes les parties du pays sont représentées. Plus tard on changea le titre et on l'appela le "programme des agriculteurs". Je n'ai jamais approuvé ce changement qui a fourni aux adversaires de cette politique nationale, suivant ce que nous voulions qu'elle fut, l'occasion de représenter notre initiative comme une politique de caste. Je signale ceci afin de prouver que les contrribuables n'ont pas besoin que leurs représentants participent aux réunions du parti ministériel ou de n'importe quel autre parti pour faire connaître ce qu'ils désirent. En effet, en 1916, nous avons publié notre programme et en 1917 le parti maintenant au pouvoir, ayant échoué dans sa nouvelle tentative, comprit tout à coup qu'il était nécessaire de convoquer une convention nationale. Elle eut lieu en 1919 à Ottawa et là on adopta un programme qui ressemble sur plus d'un point à celui du Conseil d'Agrriculture du Canada. Il y avait évidemment quelqu'un qui savait ce que désirait le public, ou qu'il y avait un autre programme qui serait bien vu des électeurs. Tous les députés ont entendu dire, comme moi, je ne sais combien de fois, qu'il y a une similitude entre ces deux programmes et qu'il n'y a pas de raison pour que le parti progressiste soit distinct du parti libéral. Quant aux programmes, je concède qu'ils se ressemblent; mais je tiens à faire remarquer à la Chambre que c'est nous qui avons eu l'initiative du très bon programme du Conseil d'Agriculture du Canada.

Voilà quelle est, d'après moi, la première preuve que les contribuables n'ont pas besoin d'être représentés aux réunions du parti pour faire savoir ce qu'ils désirent. Voici la deuxième preuve: Nous autres de l'Ouest canadien nous considérons la politique de parti des Provinces maritimes comme une maladie. Je ne pense pas qu'il y ait jamais eu au Canada de luttes politiques plus acharnées que celles qui ont caractérisé les élections dans les Provinces maritimes. Même depuis l'inauguration de ce Parlement, on a souvent entendu parler du "groupe des seize" de la Nouvelle-Ecosse. Nous savons le parti pris par lequel la politique des Provinces maritimes se distingue. Je ne dis pas cela méchamment, mais le fait que "les Seize" ont constamment participé aux réunions du parti et aussi que les Provinces maritimes, depuis deux ou trois ans, se plaignent plus amèrement que toutes les autres régions du Canada,

prouve bien la futilité des réunions de parti pour répondre aux besoins du peuple. Si la participation aux réunions du parti est un moyen de projeter les réformes, comment se fait-il que nous entendions constamment les Provinces maritimes se plaindre? Je pense que les députés des Provinces maritimes, qui représentent les besoins et les droits de leurs commettants, ont tant d'intérêt communs avec les représentants de l'Ouest que s'ils voulaient, de leur place, dénoncer ouvertement le Gouvernement qu'ils appuient aujourd'hui et voter contre lui, leurs électeurs les appuieraient. Je ne vise en ce moment aucun parti en particulier; mes remarques s'adressent aux deux vieux partis. Je suis sûr que les gens là-bas appuieraient tous ceux parmi leurs représentants qui prendraient cette attitude. A mon sens, la population des Provinces maritimes et celle de l'Ouest ont tant en commun que, si elles voulaient s'unir, elles attireraient forcément l'attention du monde industriel canadien.

Je le répète, monsieur l'Orateur, le Canada industriel, à mon sens, a été la cause des trois quarts des agitations politiques et économiques du Dominion depuis 1874. Nous payons un gros prix—nous l'avons toujours fait—pour la création et l'entretien du Canada industriel. On nous demande de continuer maintenant. Si la situation était celle que j'ai dépeinte nous verrions des manufactures dans les régions de houille de la Nouvelle-Ecosse et de l'Alberta. Au lieu de cela, grâce à notre ligne de conduite actuelle, nous subventionnons les rois du charbon—et nous nous taxons—pour diriger la houille vers les centres industriels et, à leur tour, les manufactures fabriquent des produits que nous protégeons en nous taxant de nouveau. En un mot, notre système actuel fait que le peuple est deux fois taxé. Comme je l'ai déjà dit, nous devrions forcer les usines à s'établir dans les régions où se trouve le charbon plutôt que de nous punir en nous imposant des taxes pour leur transporter du charbon. En agissant ainsi, les manufactures verraient grandir leur marché canadien de l'Ouest pour les machines agricoles et nous économiserions le transport des marchandises comme du charbon. Cela s'applique aux Provinces maritimes et tout aussi bien au Canada de l'ouest. Notre situation actuelle est peut-être une punition de notre parti pris aveugle du passé.

Je désire dire deux mots de l'honorable député de Brome (M. McMaster), mais pas du tout avec malveillance, et je regrette ne pas le voir à son siège. Il y a un quelque chose qui rattache l'honorable député de Brome et celui d'Assiniboïa (M. Gould) par un lien amical. Cela a commencé en 1919 quand, accompagné d'un autre député, il a visité le comté d'Assiniboïa pour prendre activement part à une élection partielle. C'est à cette époque que j'ai fait sa connaissance. Fraîchement sorti de la convention libérale d'Ottawa où le programme libéral de 1919 avait été élaboré et adopté, voici ce qu'il a proclamé au peuple: Voici notre nouveau programme; voici l'engagement du parti libéral de mettre ce programme à exécution, tout ce qu'il vous faut c'est de lui confier les rênes du pouvoir et j'engage ma parole que ce programme sera mis en pratique; il ne vous faut donc pas d'autre représentant qu'un libéral. Mais les électeurs d'Assiniboïa ont répondu qu'ils avaient déjà été trompés et qu'ils n'avaient pas l'intention de l'être de nouveau. Je demanderais donc à l'honorable député de Brome qui avait raison? Au cours d'un remarquable discours prononcé il y a quelques jours, l'honorable député a tracé la ligne de conduite qu'à son sens, le Canada devrait suivre. Je partage son avis presque entièrement, mais quand il nous dit qu'il ne veut pas s'opposer à l'adoption du budget parce qu'il craint une défaite du Gouvernement, je ne suis plus d'accord avec lui.

Bien et bien des fois, monsieur l'Orateur, nous avons prétendu—et nous ne prétendrions pas cela sans raison—qu'il n'existe pas en réalité un iota de différence entre les deux anciens partis politiques du pays: les libéraux et les conservateurs. Cette manière de voir trouve sa confirmation dans la politique des deux partis, non comme on l'énonce, mais comme on la met en pratique. Une proposition soumise en ce moment à la Chambre et au pays indique de nouveau la similarité qui existe entre nos deux vieux amis; je veux parler de la commission projetée du tarif. Je puis parfaitement croire que si la question est débattue devant la Chambre, ils se disputeront à ce sujet pendant des semaines afin de savoir qui doit siéger à cette commission, mais le principe même de la commission est déjà ancré dans l'esprit du Gouvernement comme il se trouve dans celui de l'opposition officielle. Le très hon. chef de l'opposition (M. Meighen) a placé une résolution au Feuilleton et il proclame que cette commission du tarif sera créée pour examiner les maux qui nous affligent. Avant de présenter quelques observations à ce sujet je veux faire allusion à une conclusion à laquelle je suis venu après avoir lu un article du *Financial Post,* en date du 17 avril, où l'on raconte ce qui est arrivé à un certain M. Belding, délégué par certains journaux du Nouveau-Brunswick pour aller dans l'Ouest et expliquer les difficultés que les Provinces maritimes ont à surmonter. Comme il l'a dit lui-même, il a été proclamer la ligne de conduite des Provinces maritimes et a énu-

méré ce dont elles avaient besoin. Mais il est revenu dans un tout autre esprit. En se résumant, il nous dit que la solution des problèmes qui existent au Canada se trouverait probablement si le pays était divisé en quatre zones et si chacune de ces zones envoyait des représentants à une conférence où, grâce à des compromis et autrement, on tenterait de découvrir une solution acceptable pour toutes les parties du pays. Selon moi, cela serait préférable à une commission du tarif; car cela nous aiderait à résoudre nos problèmes. Je n'accepte pas entièrement les conclusions de M. Belding. Il nous dit que les diverses zones devraient être représentées par des délégués des leurs chambres de commerce. En lisant cet article je me demandais si l'auteur savait que 52 p. 100 de la population canadienne cultive la terre et que la production agricole représente 75 p. 100 de la richesse créée au Canada. Pourquoi s'en tient-il à l'opinion des chambres de commerce; sa mentalité de citadin semble l'empêcher de voir autre chose en Canada. Il y a des sociétés d'agriculteurs qui s'occupent du mieux possible des problèmes économiques du Canada. Je ne désapprouve pas le principe préconisé par M. Belding, mais je tiens à ce qu'il sache que l'agriculture n'est pas diposée à laisser les chambres de commerce dicter seules la politique qui convient au Dominion.

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

Reprise de la séance

M GOULD: Au moment de la suspension de la séance, j'avais affirmé que les deux anciens partis ne différaient guère dans la pratique, et j'avais ajouté à tant d'autres déjà apportés, un fait nouveau à l'appui de cette assertion, savoir l'approbation, en principe du moins, de la commission du tarif. J'y reviendrai tantôt. En attendant, je m'arrête à la panacée offerte par les conservateurs dans l'opposition, comme remède probable à la situation. J'ai critiqué les promesses électorales du parti libéral et je tâcherai d'établir qu'il ne faut pas trop se fier non plus aux promesses électorales des conservateurs. Il est assez amusant, monsieur l'Orateur, de se rappeler tout ce que nos amis conservateurs ont promis. Ils prétendent encore qu'un tarif élevé nous est nécessaire, qu'il est même indispensable au bien du pays; et cependant,—et c'est sur quoi je veux insister,—leur campagne de 1921, dans les centres ruraux, prenait un ton différent. J'ai à la main le manuel des orateurs du poste national libéral conservateur de ce temps-là, où l'on s'applique à faire valoir que tout protectionniste que l'on soit, l'on a degrevé les droits beaucoup plus que les libéraux et je me propose d'en lire des extraits. D'après cette brochure, les conservateurs qui en réclamaient le mérite auprès des populations agricoles, avaient, en 1919, dégrevé les droits de douane sur les instruments aratoires dans les proportions suivantes:

Sur les bineuses, herses, râteaux à cheval, semoirs mécaniques, distributeurs d'angrais et sarcloirs, et parties complètes de ces instruments; diminution de 27½ à 15 p. 100.

Sur les charrues et toutes leurs pièces, moulins à vents et leurs pièces, machines locomobiles et tracteurs à essence pour la ferme, manèges, batteuses, séparateurs de batteuses, et accessoires; diminution de 27½ à 17½ p. 100.

Sur les machines à charger le foin, arracheuses de pommes de terre, machines à hacher le fourrage, concasseurs de grains, tarares, faneuses, rouleaux pour la ferme ou les champs, instruments pour creuser des trous à poteaux, manches de faux et chariots de ferme; de 32½ p. 100 à 20 p. 100.

Nous pouvons donc accuser les conservateurs d'avoir fait absolument le contraire de ce qu'ils avaient promis. Après cela, étant donné que les conservateurs prétendent partout que les diminutions insignifiantes apportées aux droits sur les instruments aratoires l'an dernier, ont causé la fermeture d'un certain nombre de fabriques, ne sommes-nous pas fondés à dire qu'ils sont responsables autant que les libéraux de la situation et du chômage? Si les libéraux méritent ce reproche, les conservateurs ne le méritent-ils pas également? Ce que j'ai cité est extrait de leur littérature électorale et avant de prétendre que la politique douanière a fermé des fabriques, ils feront bien de se rappeler qu'ils réclament pour eux-mêmes le mérite d'avoir dégrevé plus fortement que les libéraux les droits sur les instruments aratoires.

M. ARTHURS: Est-ce vrai?

M. GOULD: J'ai cité des extraits du manuel des orateurs nationaux-libéraux-conservateurs pour 1921, autorité que mon honorable ami ne révoquera pas.

M. ARTHURS: En fait, n'avons-nous pas diminué ces droits?

M. GOULD: C'est ce qu'affirme ce manuel, et j'essaie d'établir que si les conservateurs tiennent à attribuer la fermeture de certaines fabriques et le chômage aux insignifiantes réductions des droits de douane de l'année dernière, ils doivent en justice reconnaître qu'ayant fait davantage dans ce sens, ils ont également fermé des fabriques et privé des gens d'emploi.

L'hon. M. MANION: L'accusation portait moins sur les réductions que sur l'incertitude qui résulte de ces réductions.

M. GOULD: En réponse à mon honorable ami de Fort-William (M. Manion), je dirai que si les quelques réductions minimes que le Gouvernement a fait subir au tarif ont amené des résultats aussi désastreux, les réductions qu'ont effectuées les conservateurs auraient dû créer une situation beaucoup plus grave, car ils ont opéré des réductions beaucoup plus importantes, bien qu'ils se déclarent en faveur d'un tarif élevé.

M. ARTHURS: Mon honorable ami est dans l'erreur en ce qui me concerne et en ce qui concerne ce parti. Nous n'avons jamais déclaré que nous allions introduire un tarif élevé.

M. GOULD: Très bien. Je vais accepter la déclaration de l'honorable député, si on est satisfait. Mais le peuple canadien a l'impression que mes honorables amis prêchent cette idée, et si les honorables députés lisent les publications du parti libéral-conservateur, ils verront, je crois, que l'on prêche cette politique dans les appels aux différentes classes du peuple, dans les centres urbains surtout.

Je désire dire quelques mots de la résolution que l'honorable chef de l'opposition a inscrite au Feuilleton, mais qu'il n'a pas eu l'occasion de discuter. Les honorables députés trouveront dans cette résolution l'argument en faveur d'un tarif plus stable, et plus élevé même. On y laisse entendre qu'il est nécessaire d'élever le tarif si on veut augmenter le travail et trouver de l'emploi pour nos ouvriers. Il nous faut dans ce pays une politique libérale ou conservatrice, mais une politique sur laquelle le peuple puisse compter. Si vous élisez un parti qui préconise un tarif modéré, qu'on suive cette politique et qu'on adopte un tarif moins élevé.

L'hon. M. MANION: Je n'ai aucun souvenir des publications dont parle mon honorable ami, mais le parti conservateur exposait alors, je suppose, ce qu'il avait fait pour la classe agricole du pays, et il n'était pas question d'un tarif moins élevé. On faisait remarquer que l'on avait réduit les droits sur les instruments aratoires, ce dont les cultivateurs devraient être satisfaits, mais le parti reçut peu d'appui des cultivateurs des provinces des Prairies.

M. GOULD: Répondant de nouveau à mon honorable ami, je dirai que je ne tentais pas de faire valoir les mérites d'un tarif élevé ou d'un tarif modéré. Je m'efforçais de démontrer l'inconséquence des deux anciens partis politiques de ce pays et, de plus, qu'ils se ressemblent tant, en pratique, que le peuple peut se dispenser de prendre leurs déclarations au sérieux.

Maintenant, la résolution de l'honorable leader de l'opposition soulève deux points; le premier, c'est que le cultivateur doit venir en dernier lieu au point de vue de la protection. Ceux qui se sont occupés de protection dans le passé ont toujours choisi le cultivateur comme leur victime. Aujourd'hui, comme le cultivateur a relevé la tête et proteste contre cette pratique, on lui jette ce morceau de pain dans l'espoir de le tromper davantage. Les honorables députés peuvent se convaincre qu'il ne se laissera pas tromper, car il comprend qu'il n'existe qu'une certaine mesure de richesse et, bien que l'on prétende que cette richesse soit également distribuée, il sait que ceux qui ont joui de faveurs spéciales continueront à encaisser les profits et le cultivateur, à recevoir sa faible part. Le second point c'est que la résolution demande l'établissement d'une commision qui surveillerait les abus en matière d'impôts et ferait rapport au Gouvernement. Ceci en dit beaucoup, car on nous avait laissé entendre—et les discours prononcés dans cette Chambre appuient cette déclaration—que jamais les industries qui jouissent de privilèges spéciaux n'avaient tiré avantage de ce fait ou fait rien d'irrégulier. Si l'honorable chef de l'opposition était à son siège, il me ferait plaisir de lui demander où et quand une industrie a tiré avantage du tarif. C'est là un renseignement que nous avons obtenu depuis le premier jour où nous avons acheté des instruments aratoires et, cependant, le chef de l'opposition, champion de la protection à outrance dans ce pays, vient de proclamer à tout l'univers qu'enfin il a découvert que certaines de ces industries tiraient avantage du tarif. Cela est très instructif, vraiment.

Maintenant, monsieur l'Orateur, si on établit une commission pour étudier les mérites de cette question, je ne l'appuierai qu'avec l'entente—et c'est une théorie que j'ai prêchée au moins une demi-douzaine de fois dans cette Chambre—que cette commission sera autorisée à aller étudier les mérites de l'institution qui réclamera la protection. C'est-à-dire, on devra envoyer une délégation ou la commission devra avoir le pouvoir de se rendre auprès de ces organisations, qui prétendent avoir droit à un traitement spécial, qui en ont joui dans le passé, qui se sont rendues coupables d'abus, comme le déclare le très honorable chef de l'opposition dans sa résolution, et de faire enquête sur leurs opérations. Voilà la première chose et la seule dont je

la chargerais, et l'on devrait lui demander de faire rapport à la Chambre. J'aimerais à connaître quelle est la valeur réelle de leurs usines, comparée à la valeur active qu'elles leur attribuent. S'il y a des valeurs fictives, nous pourrions au moins le savoir. Cette commission ferait rapport à la Chambre et nous pourrions rajuster scientifiquement les exposés présentés dans le rapport et nous rendre compte de leur situation. Nous avons eu des doute dans le passé et nous avons fait certaines représentations, mais aucun gouvernement en Canada, depuis que la protection a été imposée pour la première fois, n'a eu le courage de nommer une commission et de l'envoyer auprès des industries pour se rendre compte des raisons pour lesquelles elles réclament cette protection.

Il a été très intéressant, monsieur l'Orateur, d'entendre de temps en temps les avis gratuits que les partisans du tarif élevé ont donné même à la métropole. Les honorables députés peuvent dire comme moi que l'on est allé presque jusqu'à ridiculiser la politique fiscale de la métropole. A ce propos, j'ai ici une coupure de journal et je désire que nos amis les conservateurs lui portent une attention toute particulière, car les paroles rapportées ici sont celles d'un membre de la Chambre des Communes britannique. Cet article est intitulé: "Le sentier de la protection." Il s'applique à mon argumentation, il exprime exactement mes vues et celles de milliers de travailleurs canadiens et il s'applique aussi bien au peuple canadien qu'à tout pays du monde où le principe de la protection est en vigueur. Ces paroles ont été prononcées par le capitaine Wedgewood Benn, D.S.O., député libéral à la Chambre des communes anglaises:

Le Sentier de la Protection

Le capitaine Wedgewood Benn, D.S.O., libéral, dans la Chambre des communes anglaises:

Je parle des couloirs de cette Chambre et je fais allusion au changement qui s'est produit dans nos campagnes politiques au sujet de cette sorte de débat et de cette sorte de droit. Nous sommes constamment assiégés par des gens qui viennent ici non pas pour faire redresser des griefs, non pas pour nous demander de faire quelque chose dans l'intérêt public, mais parce qu'ils désirent que nous fassions quelque chose qui mette de l'argent dans leurs goussets. Les hommes qui, anciennement, ne s'occupaient que de plaire à leurs clients, ne songent maintenant qu'à flagorner les membrs du parlement et à tromper les ministres. Les gens qui, autrefois, pensaient que le secret du succès était de donner davantage en échange de l'argent reçu, disent aujourd'hui: "Si nous pouvons faire modifier les droits peu importe la valeur de la marchandise que nous fournirons." Leur but n'est pas de travailler dans l'intérêt public, mais de fomenter des divisions dans la Chambre des communes. C'est un changement complet. Je ne puis mieux résumer la situation qu'en citant les paroles d'un tory à tous crins, le noble lord représentant l'université d'Oxford (lord Hugh Cecil), qui a dit: La protection va entraîner la corruption de notre vie publique comme elle l'a fait dans d'autres pays. La pureté de notre vie publique est essentielle à la vie de l'Europe. Si les conservateurs se lancent dans la protection, je n'aurai rien à faire avec un parti apostat. S'ils veulent marcher dans le sentier du déshonneur et de la ruine de l'empire, je me laverai les mains d'un tel crime.

Voilà une condamnation. Voià la réponse aux honorables députés qui peuvent s'imaginer qu'ils ont le droit ou le devoir d'attaquer la politique fiscale de la Grande-Bretagne.

Un tarif a le même effet qu'une monnaie dépréciée. Cela revient à dire que, si vous imposez un droit de 10 p. 100, la puissance d'achat de l'individu est diminuée de 10 p 100. Si vous imposez un droit de 20 p. 100, elle est réduite exactement d'un cinquième. Si vous imposez un droit de 25 p. 100, elle est réduite d'un quart. Nous avons eu la même chose en Canada; cela veut dire un quart de moins dans la puissance d'achat ou cela veut dire que le bénéficiaire a un quart de moins de besoins à satisfaire.

Qu'on me permette d'illustrer ceci, et ce peut être une réponse à nos honorables amis qui disent que des hommes sont sans travail. Il y a une douzaine d'années,—et je cite mon cas personnel pour illustrer ma pensée—j'achetai une faucheuse Massey-Harris de cinq pieds pour $65 et je donnai mon billet pour cette somme. C'était une bonne machine et elle fonctionne encore sur ma ferme. L'an dernier, quand je retournai chez moi, j'eus besoin d'une autre faucheuse. J'allai voir l'agent de Massey-Harris et je lui dis: "J'ai besoin d'une autre faucheuse de cinq pieds. Quel en est le prix?" Il me répondit que c'était $112. Je repris: "Mais j'arrive d'Ottawa et nous avons réduit le tarif sur ces faucheuses." Il me dit: "Je vais y voir." Dans le tarif et dans la taxe de vente, la réduction était de $5. Je lui payai $107 pour la faucheuse et la transportai chez moi. J'avais épargné $5, mais je revins et dis: "J'ai maintenant besoin d'une faux." Je l'achetai pour $5. L'ouvrier eut-il moins d'ouvrage à faire parce que j'ai acheté deux instruments avec la même somme ou en aurait-il eu moins si je n'avais acheté qu'un seul instrument? Ceci est pour illustrer mon argumentation.

Je me propose maintenant d'attirer l'attention de la Chambre sur des faits pratiques qui se dégagent du budget. La première chose qui ressort, si bien que le lecteur peut la comprendre, c'est que nous avons une dette nationale de $2,431,487,112.88. Parlant à un ami, aujourd'hui, je disais que la population du Canada est de 9,700,000. Il dit: "Mon ami, vous n'y êtes pas. J'oserais parier, si on pouvait le démontrer, que la population du Canada n'est pas plus de 7 millions à l'heure actuelle". Ce compte, néanmoins, s'élevait,

au 31 mars 1924, à $2,417,783,274.88, à quoi s'est ajouté en 1924, selon l'exposé du ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb), un déficit de $13,703,838, ce qui forme le montant total que j'ai cité précédemment. Si l'on admet que la population est de 9,700,000 âmes cela fait une dette de $2,506.70 par tête. J'ai un but en citant ces chiffres, et c'est de faire connaître au peuple canadien, si j'en suis capable, la situation exacte où il se trouve, le fardeau qui pèse sur ses épaules. Cela portera peut-être le peuple à faire plus attention aux affaires de l'Etat et de voir que les causes en soient établies avant que personne puisse revenir dans cette Chambre. Une famille moyenne de cinq membres supporte un fardeau, du fait de la dette fédérale, de $12,533.50; une famille de neuf membres, c'est-à-dire sept enfants et les parents—et je connais près de chez moi une famille qui compte neuf personnes—aurait à porter un fardeau de $22,560.30. Voilà des chiffres très simples, que tout profane peut comprendre. On ne peut porter contre eux l'accusation que l'on a lancée de l'autre côté de la Chambre à propos du budget.

M. ARTHURS: L'honorable député prétend-il sérieusement que, en prenant ces chiffres comme base de calcul, la dette par tête est de $2,000?

M. GOULD: Oui, $2,506.70 par tête.

L'hon. M. MANION: C'est juste dix fois de trop.

M. GOULD: C'est la moyenne capitalisée.

M. BENOIT: Divisez par dix.

L'hon. M. MANION: J'ose croire que mon honorable ami se rapproche plus de la vérité dans les remarques qu'il a faites au sujet du parti conservateur.

M. GOULD: A propos des déclarations que j'ai faites relativement au parti conservateur, je ne voudrais pas que la preuve complète que j'ai ici fût imprimée dans le hansard. Elle serait plutôt écrasante, mais ce serait la vérité.

M. PUTNAM: A quelle date fut publié le programme des conservateurs?

M. GOULD: On le trouve dans le volume n° 2, publié par le comité de publicité du parti national-libéral-conservateur, en octobre 1921, lors de la dernière élection.

M. ARTHURS: L'honorable député n'a pas répondu à ma question. Dit-il sérieusement que la dette fédérale est de $2,000 par tête?

M. GOULD: Je ne saurais le dire à présent et je ne pourrais faire le calcul sur le champ, je pense. Mon chef me dit qu'elle s'élève à environ $250. J'ai ajouté un zéro, je suppose. Je veux faire remarquer, toutefois que, quel qu'il soit, le fardeau est lourd, et mon but en soulevant ce point est de faire voir au peuple quel fardeau il porte. De plus, je veux lui démontrer que ce fardeau a été placé sur ses épaules, non pas par le groupe connu sous le nom de parti progressiste du Canada, mais par le parti libéral ou le parti conservateur, ou par les deux, dont chacun aujourd'hui se rengorge et déclare: Mes amis, vous êtes dans le désespoir, mais considérez-nous comme votre sauveur et acceptez notre programme politique.

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami sait-il que cette dette est due, pour les trois quarts, à la guerre?

M. GOULD: Oui.

L'hon. M. MACDONALD: Alors, pourquoi en blâmer notre parti politique?

M. GOULD: Je sais cela, et je démontrerai plus tard qu'une grande partie de la dette a pour cause les frais occasionnés par des chemins de fer construits trente ans trop tôt. C'est la mauvaise administration des affaires publiques dont j'ai parlé, et tout cela est compris dans la dette nationale. Il est absolument inutile de permettre au présent gouvernement de tenter de résoudre le problème ou d'alléger le fardeau qu'il contribua à nous mettre sur les épaules. Le contribuable ordinaire, qui lira les chiffres révélés par le ministre intérimaire des Finances, verra également que la dette des voies ferrées est de 582 millions. Ce montant est dû au pays, de même que les arrérages d'intérêt dont le montant est de 130 millions, et les prêts consentis en 1924, pour une somme de 118 millions; ce qui fait un total de 830 millions de dollars.

L'hon. M. MACDONALD: L'honorable député ne veut pas dire que le Gouvernement actuel est responsable de la fusion des trois réseaux? Le parti libéral s'opposa à cette mesure en 1917.

M. GOULD: Ce n'est pas ce que je dis, et je n'ai nullement parlé dans ce sens; mais on ne peut déterminer et dire quelle part de reproche revient à l'un ou l'autre des partis: les deux ont leur part.

L'hon. M. MACDONALD: Mais mon honorable ami en faisait porter la responsabilité au Gouvernement actuel.

M. GOULD: Non, je dis que le ministre intérimaire des Finances nous a soumis des

chiffres établissant qu'il y avait un déficit s'élevant à 830 millions, c'est-à-dire que nous avons deux milliards de dollars engagés dans les chemins de fer nationaux. Mais quoique nous ayons les voies ferrées et toutes lignes et tout le matériel des compagnies filiales pour compenser, d'après moi, le Gouvernement soumet un état établissant une insuffisance de 830 millions dans les recettes.

M. HOCKEN: Est-ce l'opinion de l'honorable député que ce fut une erreur d'acquérir et de fusionner tous ces chemins de fer?

M. GOULD: Pas du tout. A la vérité depuis 1910 et 1911 on était assuré dans l'Ouest canadien qu'on en viendrait à cette fusion parce que la population de cette partie du pays condamnait vigoureusement les principes à la faveur desquels on avait jusque-là régi nos chemins de fer. Mes honorables collègues me croiront quand je leur dirai qu'à cette époque l'opinion ancrée dans l'esprit des gens de l'Ouest était que la nationalisation des chemins de fer était inévitablement pour être reconnue et mise en vigueur, parce que la ligne de conduite suivie alors par les partis politiques avait été désavantageuse pour le pays. Puisque mon honorable collègue a voulu me poser cette question je veux lui donner l'assurance que je n'attaque nullement le principe de la nationalisation de nos chemins de fer. Je dirai, toutefois, qu'on n'a pas fait un essai sincère de cette politique au Canada; et cette déclaration pourrait servir de réponse à l'honorable député qui a porté la parole cet après-midi. Il condamne la nationalisation et jamais on n'en a fait un essai loyal en ce pays, et j'ai la conviction que le réseau national pourrait être exploité avec autant de succès que le Pacifique-Canadien si on faisait l'essai des mêmes méthodes appliquées à l'autre réseau. En vérité, il me semble que même avec le fardeau qu'il a à porter le National-Canadien fait très belle figure et force le Pacifique-Cauadien à faire mieux qu'il ne ferait autrement.

Comment allons-nous sauver le pays de la crise qu'il traverse, est une autre question peut-être difficile à résoudre. Le Gouvernement actuel s'y essaie en mettant au rancart son programme de 1919, tandis que, de leur côté, nos amis conservateurs s'imaginent remettre le pays sur pied en élevant le tarif encore plus qu'il ne l'est présentement.

M. HOCKEN: Nous voulons donner plus de travail.

M. GOULD: Je crois que l'honorable député n'était pas en Chambre quand j'ai cité des chiffres pour établir que le parti conservateur avait diminué les droits sur les instrument agricoles plus que ne l'a fait le parti llibéral, de sorte qu'il faudrait plus reprocher au parti conservateur qu'au parti libéral d'avoir fait fermer les manufactures. Il me vient une autre idée au sujet de nos chemins de fer: c'est qu'on peut établir sur papier chacun des dollars de son capital. Il n'en est pas ainsi du Pacifique-Canadien. Il faut bien songer, en faisant une comparaison, qu'on peut établir en blanc et en noir, en argent, dollars et cents, le capital de nos chemins de fer nationaux; d'autre part on ne pourrait faire voir sur une feuille tout ce que le Pacifique-Canadien a reçu. Ainsi cette compagnie a pu acquérir au prix d'un dollar l'acre les terres qui lui ont été données et qu'elle dit maintenant valoir quinze, dix-huit, vingt-cinq et trente dollars, plus-value attribuable aux efforts de ceux qui sont établis le long de ce réseau. Que mes honorables collègues n'oublient pas que ces colons ont dû se cotiser entre eux pour construire des routes au delà des régions inoccupées dont cette compagnie retardait le développement. Ces terres inoccupées se trouvaient d'ordinaire entre les fermes et l'école, l'église et la ville, et de là provenaient tous les obstacles à l'agriculture. Au surplus elles ne sont pas assujetties à l'impôt. Nos amis conservateurs ne devraient pas oublier que c'est à eux que le Pacifique-Canadien doit sa charte; je ne leur en fais pas de reproche, d'autre part je trouve qu'on aurait pu avoir un plus grand souci des intérêts de la population.

Si vous prenez en considération le montant des taxes municipales que ces colons établis le long de ces terres inoccupées de la compagnie ont dû s'imposer pour effectuer des améliorations, et les dommages infligés à l'agriculteur, du fait des parasites destructeurs abrités dans ces terres inoccupées, vous constaterez que tout ce que le Pacifique-Canadien a reçu directement ou indirectement n'est pas inscrit; si on le faisait, même le capital de cette compagnie, et même celui du réseau national, paraîtraient insignifiants par comparaison.

L'an dernier, au cours du vote sur le budget, la majorité du Gouvernement a été 112. Si l'honorable député de Calgary-Ouest (M. Shaw) était à son siège, je lui demanderais de prédire quelle sera la majorité cette fois-ci. L'honorable député est le seul prophète que je connaisse en cette Chambre, et s'il le sait, il me le dirait, j'en suis sûr; s'il avait connu mon intention de porter ce soir la parole, il aurait pu consulter ses augures, et me révéler d'avance quelle sera la majorité. Toutefois, si je puis hasarder une prédiction pour mon propre compte, je pense que la majorité sera fort réduite cette année; disons qu'elle sera environ le cinquième de ce qu'elle était l'an

dernier. Et même si le Gouvernement obtient le cinquième de sa majorité de l'an dernier, cela représentera, selon moi, un déclin de son prestige dans cette proportion, du fait de ses promesses non tenues. Ce Gouvernement s'est fait élire en préconisant un programme semblable à celui du Conseil canadien de l'Agriculture, qui déjà datait de trois ans. Je veux qu'on saisisse bien ce point. Le groupe d'en face, élu en préconisant un programme semblable à celui du Conseil canadien de l'Agriculture, joint aux députés de ce côté-ci de la Chambre, tenants de la même politique, représente les trois quarts de la députation de la Chambre des communes, et cette proportion réflète exactement l'opinion canadienne, surtout en matière tarifaire. Mais bien que le Gouvernement soit arrivé aux affaires grâce à ces promesses, il s'effraye maintenant de la clameur des industriels canadiens; à cause de quelques menus dégrèvements sur les machines, le Gouvernement prend peur et bat en retraite. C'est un piètre défenseur de sa politique si la partie industrielle du Canada, représentant environ le quart des députés élus à la Chambre des communes, l'intimide et le réduit à sa position actuelle. Il a peur d'aller de l'avant et d'exécuter aucun article de son programme.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je veux parler d'une couple de choses qui figurent dans le budget et en particulier de la taxe proposée sur un certain effet de commerce qui, tout en n'étant pas un chèque, permet à un homme d'obtenir de l'argent à la banque. On a représenté au Gouvernement en cette Chambre l'énorme injustice faite à l'expéditeur de crème. Je vais le montrer. Le cultivateur qui pratique l'industrie laitière avec un troupeau d'une vingtaine ou d'une trentaine de vaches touche un chèque assez élevé pour ses envois de crème à la beurrerie, et peu lui importe le timbre de deux sous, mais le pauvre débutant en industrie laitière, le soldat-colon, si vous voulez, propriétaire de seulement deux, trois ou quatre vaches, reçoit peut-être un chèque de deux dollars et demi pour son bidon de crème de cinq gallons qu'il a pris assez de temps à remplir. La mesure projetée l'obligera à payer deux sous pour chaque chèque qu'il reçoit. Je soutiens qu'ainsi vous imposez le plus pauvre et la proposition n'est pas équitable, elle n'est pas juste, et aucun Gouvernement ne devrait chercher à l'inscrire dans les statuts, quels que puissent être les besoins financiers du pays. Je pense, comme d'autres députés, que le chèque minimum sujet au droit de timbre devrait être de $10. Je pourrais aller plus loin, je pourrais renvoyer la députation au rapport Turgeon où se trouve proclamé formellement et péremptoirement un fait bien connu de nous, producteurs de blé, à savoir que l'agriculteur contraint de vendre sur place est le plus imposé pour la vente de son produit. Il est tenu d'apposer un timbre de deux sous sur un très petit chèque, tandis que le cultivateur plus heureux qui expédie son blé en vrac reçoit son argent par la poste. Voilà comment la plus grande partie des profits se réalisent, aux dépens du pauvre. Aux termes du budget de l'an dernier, l'homme le moins en mesure de payer doit payer ce timbre de deux sous sur le moindre petit chèque. J'ai vu un malheureux réduit à vendre une charge de grain gourd, humide, pour une maigre pitance. Malheureusement, l'homme le plus mal en point est obligé d'acquitter le timbre plus souvent que celui qui fait des ventes de bien plus gros volume. Si le Gouvernement connaissait la situation, je pense, il ne chercherait pas à imposer pareille taxe.

Monsieur l'Orateur, j'ai sous les yeux un programme qui à mon sens devrait aujourd'hui être passé dans notre législation, et je suis convaincu que la plupart des propositions que je vais lire auraient reçu effet si le peuple avait eu confiance dans les progressistes en 1921. Nous avons exhorté le Gouvernement actuel à inscrire dans les statuts la plupart des mesures que je vais énumérer.

Si le pouvoir nous avait été confié, nous aurions établi législativement les mesures suivantes:

1. Le remboursement de toutes obligations exemptes d'impôt encore en circulation.

2. L'octroi de prêts à long terme aux agriculteurs, avec faculté d'amortissement.

Nos agriculteurs ont droit à ces facilités et vont continuer de les demander. Le Gouvernement était au courant de ses desiderata au moment où il prit le pouvoir et il me semble qu'il a eu suffisamment de temps pour mettre cette politique à exécution.

3. Création d'une commission chargée d'examiner la situation véritable des industries qui demandent la protection de droits de douane surélevés, et combien sont des industries particulières au Canada.

J'estime que la création d'une telle commission se fait depuis longtemps attendre.

4. Réduction du capital attribué aux chemins de fer nationaux canadiens, afin de leur permettre de faire avantageusement concurrence à leurs rivaux.

5. Règlement de la question de propriété des ressources naturelles.

Je suis sûr que mon parti aurait fait un sérieux effort en ce sens.

6. L'adoption de la représentation proportionnelle.

Le Gouvernement avait promis de déposer un projet sur cette question; mais il est lent à réaliser sa promesse.

7. Réestimation des fermes vendues aux démobilisés, et de leurs roulants, en vue de leur attribuer une valeur normale.

C'est une justice qui est depuis longtemps due à nos défenseurs, mais le Gouvernement s'est peu soucié de faire son devoir; il évite de faire quoi que ce soit propre à lui mériter l'estime de la prostérité, pourtant si désirable.

8. Achèvement de la ligne de la baie d'Hudson.

9. Fixation d'un taux maximum de 7 p. 100 pour l'intérêt payable aux banques, et l'institution de peines sévères pour punir toute infraction à cette loi.

C'est une mesure législative que le Gouvernement aurait dû prendre. Quant à nous, il est certain que nous l'aurions établie.

10. Reconstitution de la commission du blé de 1922.

L'agriculteur de l'Ouest désirait la conserver et elle ne faisait de tort à personne.

11. Extension de la loi de faillite aux entreprises agricoles pour permettre au cultivateur de se relever.

Voilà encore une mesure que le Gouvernement aurait dû établir depuis longtemps, mais il reste les bras croisés et ne fait rien.

12. Suspension de la loi sur la navigation côtière, ce qui aurait pour effet de régulariser les tarifs sur les Grands lacs.

C'est ce que nous aurions fait.

13. Retrait de la marine commerciale de l'Etat canadien de la Conférence de l'Atlantique-Nord et emploi de nos bâtiments pour faire baisser les prix.

14. Suppression des droits et de la taxe de vente sur les objets nécessaires à la vie et imposition d'une taxe de luxe suffisante pour compenser la perte.

15. Voici une autre proposition qui sera intéressante. Que penserait-on d'un impôt sur les terrains de golf? J'en exempterais pourtant les champs de golf municipaux. Nous avons des millionnaires qui possèdent des clubs de golf montés très richement, avec d'immenses terrains exempts d'impôts, quand les enfants du peuple sont obligés de payer une taxe sur chaque billet de cinéma qu'ils achètent.

M. ST-PERE: L'honorable député est-il en faveur de taxer les professionnels du hockey?

M. GOULD: C'est l'affaire des provinces. Je ne m'occupe pour le moment que de la législation fédérale.

16. Je ferai encore une proposition qui ne rapporterait rien au Trésor, mais qui aurait un effet salutaire. Il faudrait tenir un régistre des séances de la Chambre et des comités parlementaires auxquelles les membres assistent et qui serait publié annuellement pour l'information des électeurs.

M. LANCTOT: Avec réduction de l'indemnité en cas d'absence?

M. GOULD: Je proposerais de réduire l'indemnité des membres dont la résidence est dans un rayon de quelques cents milles d'Ottawa.

J'ai parlé pas mal longtemps, monsieur l'Orateur, mais je n'aurai pas complètement fait perdre son temps à la Chambre, si le Gouvernement, après m'avoir entendu, se décidait à faire passer en loi quelques-unes des mesures que je lui ai proposées et donner ainsi satisfaction au pays.

M. ST-PERE (Texte): Monsieur l'Orateur, "Faites-moi de la bonne politique et je vous ferai de la bonne finance." Il faut bien admettre que ce parlement ne doit pas donner à cette parole du baron Louis une portée trop générale, car, par ce temps de sens pratique, il faut convenir que nous pouvons faire de la bonne finance avec une feuille de balance favorable très peu élevée. Avec le grand Gladstone, je souhaiterais que le budget annuel de tous nos gouvernements ne soit pas trop élevé. Cela encouragerait nos gouvernants à être plus circonspects dans les dépenses et, partant, le pays n'en serait que mieux administré.

Je ne suis pas, monsieur l'Orateur, partisan du doute. J'ai confiance en l'honneur, en l'habileté et en la science de ceux que notre gouvernement nomme à l'administration des affaires publiques, surtout à ceux de ses employés qui ont rempli chez nous cette charge si importante de voir à la confection de nos budgets et surtout à la compilation de ces statistiques très intéressantes qui constituent notre rapport financier annuel.

Monsieur l'Orateur, j'ai toujours eu pour ligne de conduite d'être assez honnête pour ne pas me mentir à moi-même et dire que par le temps présent notre pays jouit d'une prospérité sans égale. Ce serait fausser la vérité. D'un autre côté, je ne suis pas non plus un pessimiste et je me contenterai, avec tous les gens pratiques du pays, de constater que notre dette publique est très considérable; je me fais un devoir de travailler, avec tous ceux qui songent à l'avenir, à trouver les moyens de faire face à la situation, sans retourner beaucoup plus loin pour trouver les causes qui l'ont provoquée, causes que tout le monde connaît et que je ne crois pas bon de rappeler trop souvent à la mémoire

du public. Quelle est ou plutôt quelles sont les causes de nos misères? Nous ne sommes pas, au Canada, dans une position pire que celle dans laquelle se trouvent tous les pays étrangers. Tous ces pays, monsieur l'Orateur, ont souffert du grand cataclysme qui s'est appelé la Grande Guerre. Nous trouvons dans toutes ces contrées, aujourd'hui, un regain d'ardeur, une surabondance de patriotisme pour faire face à la situation présente et je ne vois pas pourquoi, chez nous, au Canada, nous de ce pays nouveau mais plein d'espérance, nous tirerions de l'arrière pour nous confiner dans un pessimisme étroit et croire que dans notre beau pays il n'existe plus une croyance dans l'espérance. Je ne dirai pas la misère, monsieur l'Orateur, mais une situation critique, au point de vue financier, nous réunit à tous les autres pays. Je ne sais pas si d'aucuns croient bon, en face de la rumeur d'une élection prochaine, de faire une campagne comme celle qui se poursuit actuellement par tout le Canada. A entendre parler nos adversaires politiques, une seule chose pourrait nous sauver: la haute protection; une seule chose pourrait faire cesser le chômage dans notre pays—et il en existe, monsieur l'Orateur, c'est un fait connu de tous—: il suffirait de ramener chez nous la haute protection. Et pour mieux asseoir encore cette théorie, les protagonistes de la haute protection nous citent comme exemple le tarif Fordney-McCumber qui, disent-ils, a ramené la prospérité aux Etats-Unis, a fait cesser le chômage dans toutes les grandes villes américaines et devrait nous convaincre qu'il faudrait adopter sans tarder chez nous une mesure semblable.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de citer comme opinion d'adversaires de cette théorie, non pas l'opinion d'un Canadien, non pas l'opinion d'un Américain qui est dans la tourmente des luttes politiques aux Etats-Unis, mais bien celle d'un homme désintéressé, d'un économiste distingué, M. William O. Scroggs, qui déclarait, lors de la discussion du tarif Fordney-McCumber, dans un grand journal de New-York, ce qui suit.—Vous pourrez suivre, monsieur l'Orateur, jusqu'à quel point le tarif Fordney-McCumber, qu'on nous cite toujours comme exemple, a ramené la prospérité chez l'ouvrier américain et jusqu'à quel point il aide à sa subsistance. Je lirai le texte anglais afin de ne rien changer à l'idée et surtout aux explications claires qui y sont données:

(Traduction) "Le nouveau tarif douanier, a dit le *New York Evening Post*, rend illusoire l'espérance de l'admission en franchise des denrées alimentaires, Et dans les colonnes du même journal, M. William O. Scroggs, l'économiste bien connu, a raconté dernièrement "l'histoire courte et simple mais quelque peu intime d'une heure matinale dans la vie du consommateur américain de la classe moyenne "afin de se rendre compte de quelle façon le tarif douanier se fait sentir jusque dans les moindres détails de son existence." Voici un passage de cette histoire modifiée par M. Scroggs afin qu'elle s'adapte au texte final de la loi sanctionnée par le Sénat:

"Sa journée commence dès qu'il est tiré du sommeil par un réveille-matin étant donné que le nouveau tarif relève de 67 p. 100 les droits sur cet article. Son premier geste est de relever les couvertures sur lesquelles on a augmenté les droits de 60 p. 100. Il saute à bas du lit qui est grevé de droits qui ont été haussés de 133 p. 100 pour revêtir une robe de bain légère sur laquelle les droits ont été relevés de 60 p. 100 et des pantoufles dont les droits ont été portés à 33 p. 100.

"Il marche sur un tapis de Bruxelles (relèvement des droits de 100 p. 100), pour fermer la fenêtre sur les vitres de laquelle les droits ont été augmentés de 33 p. 100 et il relève le store (droits relevés de 20 p. 100) ainsi que les rideaux (argumentation de droits de 50 p. 100). Il entre ensuite dans la salle de bain; il se tient devant un miroir sur lequel les droits ont été relevés de 100 p. 100, prépare son savon à barbe assujetti à une augmentation de droits de 67 p. 100, son blaireau (droits relevés de 30 p. 100), son rasoir (droit augmentés de 100 p. 100), et il commence à se raser. Après cela, il se tourne vers la baignoire sur laquelle les drois ont été relevés de 100 p. 100. Les objets dont il se sert ensuite sont: les serviettes (droit augmentés de 60 p. 100); le savon (droits relevés de 67 p. 100); les brosses à dents et à cheveux (30 p. 100) et le peigne grevé de droits augmentés de 67 p. 100.

"Et comme notre consommateur s'habille, il faut bien prendre note que le nouveau bill augmente les droits de 60 p. 100 sur les sous-vêtements, de 33 p. 100 sur les chaussettes, de 15 p. 100 sur les chemises et les faux-cols, de 20 p. 100 ou plus sur les cravates et de 60 p. 100 sur le complet qu'il endosse.

"Notre consommateur décide de mettre de côté son gilet et de mettre dans les poches de son veston sa plume-réservoir (droits relevés de 100 p. 100), son canif (200 p. 100) et son crayon (80 p. 100). Il sort un mouchoir de toine net (30 p. 100) de sa commode (133 p. 100), polit son lorgnon (15 p. 100) et, après avoir donné un coup de brosse à ses habits, (57 p. 100), il est prêt à se mettre à table pour le déjeuner.

"Au déjeuner, notre consommateur étend sur ses genoux une serviette (droit augmenté de 15 p. 100), et il ouvre le courant pour son grille-pain électrique (droit augmenté de 160 p. 100). Il boit de l'eau dans un verre dont le droit est de 45 p. 100 plus élevé, et il commence son repas avec une pomme (augmentation de 200 p. 100) cuite avec du sucre (droit de 84 p. 100) dans une assiette en aluminium (droit relevé de 150 p. 100) sur un poêle en fonte (augmentation de 100 p. 100).

"Le tarif est aussi augmenté de 27 p. 100 sur sa vaisselle, de 20 p. 100 sur son argenterie de table, de 200 p. 100 sur son gruau d'avoine et de 225 p. 100 sur son beurre. La crème pour son café a été enlevée de la liste des articles admis en franchise et grevée d'un droit de 22c. ½ le gallon, et ses œufs ont aussi été éliminés de cette liste et frappés d'un droit de 8c. la douzaine. Il en est de même du sel pour ses œufs, de son bacon et de la farine pour son pain. Même le droit sur sa salière est augmenté de 45 p. 100.

"Il n'y a sur sa table que le café et l'eau dont le tarif soit resté tel qu'il était."

M. ARTHURS: Dans quel pays cela se passe-t-il?

M. ST-PERE: Aux Etats-Unis.

Je suis à me demander, monsieur l'Orateur, si pareil tarif contribuerait au bien-être de la classe ouvrière au Canada?

Maintenant, qu'il me soit permis de lire une déclaration contenue dans le manifeste du parti ouvrier anglais, lors des dernières élections. Je considère que les ouvriers canadiens ne peuvent complètement désassocier leur programme de celui du parti ouvrier anglais, programme beaucoup moins radical, mais qui a toujours tendu à obtenir à peu près les mêmes résultats. Voici ce que ce manifeste ouvrier disait, lors des dernières élections anglaises:

Les tarifs ne sont point un remède contre le chômage. Ils constituent un obstacle au libre-échange des produits et des services, sur lequel repose la société civilisée. Ils entretiennent un esprit de mercantilisme, de matérialisme et d'égoïsme. Ils empoisonnent la vie des nations. Ils entraînent la corruption des mœurs politiques. Ils favorisent trusts et monopoles. Ils appauvrissent le peuple. Ils perpétuent l'inégalité dans la répartition des richesses du monde,—œuvre du travail des mains et des cerveaux.

Ramsay Macdonald, répondant un jour à M. Baldwin, disait ceci:

Le chômage dans les industries protégées est au moins aussi élevé qu'il l'est, en moyenne, dans les autres. Le dernier pourcentage des ouvriers sans travail dans toutes les industries assurées est de 10.7. Or il est de 11.4 dans l'horlogerie; de 11.6 dans la quincaillerie; de 17.4 dans la verrerie, malgré l'existence de droits protecteurs. "En fait, le protectionnisme n'est qu'une diversion. Il y a maintenant 85,000 chômeurs dans le bâtiment; 39,000 dans les mines; 38,000 dans l'industrie hôtelière; 78,000 dans le commerce de distribution; 116,000 dans les tissages de coton. Le protectionnisme ne peut absolument rien pour eux.

Maintenant, monsieur l'Orateur, au cours de la dernière session, à titre de député de la grande métropole, sans doute, j'ai reçu de temps en temps des lettres me recommandant d'être favorable à un tarif plus élevé sur les cotonnades. On me représentait que la préférence britannique était la cause du chômage dans les grandes industries de cotonnades de mon comté, et l'on prétendait qu'il n'en était pas de même aux Etats-Unis. Je tiens à lire de nouveau le texte anglais d'un article, paru dans le *New York World* de l'an dernier, expliquant parfaitement la situation. J'espère que mes bons ouvriers d'Hochelaga ne manqueront pas de le lire pour être encore plus convaincus, qu'ils ne le sont actuellement, que la préférence britannique n'a pas été la cause de tous leurs maux. Cette industrie, que l'on représentait comme si prospère aux Etats-Unis, a eu son grand nombre de chômeurs, au point qu'au cours de l'été dernier, on se plaisait à qualifier la ville de Manchester, la ville de Fall River, etc., de villes de la mort. Voici ce que disait le *New York World* à ce sujet:

"Les filateurs se sont trouvés pris dans un étau économique qui broiera leur industrie, ils en ont peur, ainsi que leurs ouvriers, à moins qu'ils ne puissent diminuer leurs frais d'exploitation ou qu'ils n'augmentent leur production sans en accroître les dépenses. Les syndicats des industries textiles pensent que si les propriétaires de filatures adoptent l'une ou l'autre de ces alternatives les ouvriers seront sacrifiés. Il y a des indices d'un nouveau conflit industriel, aux Etats-Unis.

"Il y a eu deux réductions considérables de salaires dans les usines de la Nouvelle-Ecosse depuis la guerre, l'une, en décembre 1920, ayant été de 22½ p. 100. Une augmentation subséquente de 12½ p. 100 a quelque peu amélioré la situation, mais les unions n'ont pu remettre les salaires au niveau antérieur à la diminution de 1920.

"En un mot, les conditions qui favorisent l'apparition de nouvelles grèves, au sujet des salaires et des heures de travail, ont coïncidé avec la rapide expansion de l'industrie des cotonnades qui a atteint un point élevé durant la guerre. Maintenant, les filatures produisent normalement plus que le pays ne peut consommer.

"L'exportation a empiré la situation. Elle se fait dans des conditions que les filateurs appellent "pourries". Le marché britannique, qui était l'un des principaux débouchés des cotonnades des Etats-Unis est à peu près nul aujourd'hui.

"Il y a d'autres causes déprimantes qui ont d'une année à l'autre réduit les surplus de l'industrie du coton sans mentionner les ravages du charançon de la fleur. Le coût de la matière première s'est trouvée ainsi accru, de sorte qu'il s'est produit une augmentation correspondante du prix des articles finis qui a eu pour conséquence, disent les filateurs, de forcer les marchands de gros, les spéculateurs et les manufacturiers de majorer leurs prix. L'industrie du coton, dans le nord aussi bien que dans le sud, a grandement souffert. La matière première est très chère. La vente n'est guère satisfaisante, de sorte que la plupart des filatures ne sont en activité que la moitié du temps. Voilà la situation à laquelle les exploitants ont à faire face. Les directeurs du unions disent que le danger est encore plus sérieux pour les ouvriers."

Je dois vous assurer, monsieur l'Orateur, que les électeurs de mon comté, employés dans cette industrie, n'ont pas eu à se plaindre d'une situation pire.

Voici ce que déclarait récemment le *Detroit Free Press*:

"La mauvaise situation des filatures de coton provient, au fond, non pas de la concurrence étrangère, mais tout simplement du fait que les prix sont trop élevés. A mainte reprise des gens qui savent à quoi s'en tenir là-dessus, ont fait l'observation que le commerce du coton est une de ces industries qui ressentent profondémnt la moindre variation des prix. Quand ces derniers sont raisonnables l'industrie est prospère; s'ils deviennent exorbitants il en résulte un affaiblissement presque automatique de la consommation. Cette industrie jouit déjà d'une protection étonnamment vigoureuse; à dire le vrai le tarif impose aux couvertures de coton. aux guingans médiocres, aux chaussettes et au fil de coton, des droits si prohibitifs qu'ils en sont absurdes.

Puisque les prix élevés sont responsables du fléchissement de l'industrie chez nous le remède, à ce qu'il paraît, serait de tenter d'établir pour le coton un cours plus raisonnable. Si la principale cause du peu de vigueur de l'industrie réside en ce que les prix sont trop élevés il est on ne peut plus absurde de supposer qu'en relevant les prix davantage on va encourager la consommation."

Monsieur l'Orateur, la grande presse de nos villes importantes du Canada s'est fait l'écho, à maintes reprises, des plaintes des manufacturiers de chaussures au sujet du tarif. J'ai cru bon de me renseigner personnellement à ce sujet et après avoir communiqué avec des

représentants des chambres de commerce de Lynn et Brockton, grandes villes manufacturières de chaussures des Etats-Unis, j'en suis venu à la conclusion que cette industrie, de l'autre côté de la frontière, n'était guère plus prospère que notre industrie similaire au Canada. Je dis cela, car je ne suis pas expert dans ce genre de fabrication, mais nos manufacturiers ont fait certaines revendications, et j'ai moi-même constaté avec quelle bonne foi, —je dirai même avec quelle modération,—lors d'une réunion des manufacturiers de chaussures de la province de Québec, tenue à Montréal, l'un des membres de cette organisation a traité de cette importante question. Il a déclaré notamment que la faute n'en était pas uniquement la préférence britannique, mais que si certains de nos patriotards canadiens, toujours prêts à se mettre de l'avant, en faisaient autant lorsqu'il s'agit de faire fabriquer au Canada les chaussures dont ils ont besoin, au lieu d'aller les faire fabriquer en Angleterre, nos manufacturiers de chaussures auraient assurément, dis-je, plus de travail à donner à leurs ouvriers qu'ils n'en ont actuellement.

L'on nous a également beaucoup parlé de l'émigration, monsieur l'Orateur. A entendre certains discoureurs, on serait porté à croire que le tarif actuel serait la cause primordiale, efficiente, unique, de l'émigration des nôtres aux Etats-Unis. Tel n'est pas le cas. Je parle surtout pour ce qui se passe dans ma province. Certains Canadiens français ont la manie d'émigrer périodiquement aux Etats-Unis pour en revenir quelque temps après. Comme ceux qui ont visité les centres canadiens français de la Nouvelle-Angleterre, je suis à me demander si ces gens jouissent au pays de l'oncle Sam du même bonheur dont ils jouissaient sur la terre canadienne. J'ai visité moi-même les petits Canadas de plusieurs villes de la Nouvelle-Angleterre et je ne crains pas de déclarer que les Canadiens français de nos grandes villes, que tous les ouvriers de nos grandes villes, sont beaucoup plus heureux au Canada que ne le sont ceux des Etats-Unis.

M. ARCHAMBAULT: Très bien! très bien!

M. ST-PERE: Au cours de l'automne dernier, il m'était donné d'entendre un sermon prononcé en l'église Saint-Louis-de-France, à Montréal, par Monseigneur Hallé, le vénérable évêque de Hearst. Il demandait aux paroissiens de cette superbe paroisse de se faire son écho auprès de toute la population de la province de Québec, pour dire aux Canadiens français: "Restez donc chez vous! Ce que je vous dis actuellement—disait le vénérable évêque—, c'est l'opinion d'un grand nombre de curés Canadiens français de la Nouvelle-Angleterre qui m'ont dit: Conseillez donc aux Canadiens français de rester dans la province de Québec. Ils jouissent là, chez eux, d'un bonheur plus grand, plus intense, que celui qu'ils peuvent espérer sur la terre américaine".

Et puisqu'il faut parler d'immigration, attaquons ce sujet.

Contrairement à l'opinion de l'honorable député de Georges-Etienne Cartier (M. Jacobs), je ne suis pas partisan de la porte ouverte.

M. ARCHAMBAULT: Très bien! très bien.

M. ST-PERE: L'honorable député nous déclarait, cet après-midi, que les Etats-Unis et le Canada souffraient chacun d'un grand mal différent qu'ils traitaient par le même remède. Je suis à me demander si la porte ouverte préconisée par l'honorable député de Georges-Etienne Cartier pour guérir un certain mal qui, parait-il, existe au Canada, est bien le remède qui convienne. Nous n'aurions pas, paraît-il, assez de population; il nous faut de la population, dit-on, pour faire prospérer les chemins de fer nationaux. Je dis, monsieur l'Orateur, que si ce mal existe chez nous il ne faut pas tenter de la guérir en prescrivant un remède à trop forte dose.

Je suis près de mes électeurs; je les rencontre tous les jours,—et les ouvriers de nos grandes villes ce ne sont pas uniquement des Canadiens français, ce sont des Anglais et des Irlandais,—ils me disent: "Monsieur St-Père, encouragez donc votre gouvernement à ne pas se déclarer favorable à une immigration trop intensive; nous, du pays, nous les fils du sol, avons les premiers droits à la vie sur le sol canadien et ces étrangers viennent ici prendre nos places."

Je félicite le Gouvernement de fermer quelque peu la porte, et pour aller plus loin, d'ici à ce que la prospérité revienne quelque peu sur la terre canadienne, je serais favorable à ce que cette porte se fermât un peu plus.

Passons maintenant, monsieur l'Orateur, à nos chemins de fer nationaux. Nous comptons dans cette Chambre beaucoup de doctrinaires. Il nous faudrait beaucoup de gens pratiques. Je considère qu'une telle entreprise—si nationale soit-elle—est très désavantageuse, et remarquez bien que je ne préconise pas là une fusion des chemins de fer nationaux avec le Pacifique pour créer un monopole chez nous, mais ce que je préconise, ce que les hommes d'affaires de ma circonscription électorale me demandent, ce que les ouvriers me demandent, ce que ceux qui possèdent une fortune modérée me demandent, ceux qui, pour la grande majorité, paient l'impôt sur le revenu en ce pays me demandent, c'est que ces dépenses considérables soient diminuées. Je suis de l'a-

vis de l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler), à ce sujet. Il est bien beau, sous prétexte d'attirer le trafic, de faire des dépenses de radio, etc., mais ces dépenses considérables, cette surcharge que le pays est appelé à payer, elle nous vient d'où, sinon des goussets des contribuables de ce pays? Et malgré tout ce que les doctrinaires peuvent dire à ce sujet, malgré tout ce que peuvent prétendre ceux qui voient dans cette entreprise nationale une belle affaire, une affaire patriotique, il n'est pas un homme dans cette Chambre qui me convaincra qu'il est avantageux pour le Canada de conserver une entreprise qui nous menace de déficits pour vingt-cinq années à venir, quel que soit le chiffre de notre population. Et d'ailleurs pourquoi se leurrer d'un faux espoir? Est-ce que le Canada, d'ici à dix ans, aura dix millions de population de plus qu'aujourd'hui? Quoi qu'il en soit, je dis qu'une entreprise qui nous menace pour quinze années à venir d'un déficit annuel de $50,000,000, n'est pas une entreprise désirable et que, le plus vite on améliorera la situation, le plus vite la population de ce pays sera satisfaite.

Quelques DEPUTES: Très bien!

M. ST-PERE: Maintenant, parlons d'immigration. Je ne suis pas un adversaire outrancier de l'immigration; mais je dois dire que cette immigration doit être surveillée de près. Il est bien beau, après un examen physique approfondi des candidats, de nous amener en ce pays de beaux spécimens, des statues de Tanagra, si vous voulez, mais il est une chose qu'il faut surveiller de plus près: ce sont les idées de ceux qui nous arrivent.

Nous avons entendu, cette année, émettre maintes opinions en cette Chambre; nous avons écouté les réclamations de ceux, et même de celle, qui voudraient à tout prix amender l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord; nous avons entendu des gens nous demander de payer une pension à tous les "gunmen" et voleurs qui viennent cambrioler nos maisons, et nous avons été obligés d'écouter des discours très longs sur des résolutions manquant absolument de sens pratique. Et nous nous demandons, ensuite, comment il se fait que les sessions sont longues, et comment il se fait que les dépenses sont élevées! Il est une suggestion que je pourrais faire au ministère, et, à ce sujet, je dois réclamer votre indulgence si je prends avantage du privilège qui échoit encore actuellement aux députés de cette Chambre de faire un long discours. J'espère que dans un avenir prochain je me verrai forcé, et ce avec plaisir, de raccourcir mes observations de façon à ce qu'elles puissent être contenues dans un discours d'une demi-heure. Le sens pratique y gagnera peut-être, et le pays profitera énormément des économies que cela pourra nous permettre d'effectuer.

Monsieur l'Orateur, après les remarques que je viens de faire, cette Chambre me demandera peut-être quelle est ma politique au point de vue tarifaire. Ma politique, je la crois celle d'un homme pratique; ma politique, je l'ai arrêtée, monsieur l'Orateur, après avoir consulté les hommes d'affaires, aux cheveux blanchis, de ma division électorale; je me suis considéré trop jeune pour m'arrêter à une opinion personnelle à ce sujet. Voici quelle est ma politique, au point de vue tarifaire: Je taxerais au maximum le superflu; ceci irait en décroissant jusqu'au nécessaire, et s'arrêterait à l'indispensable.

J'irais plus loin; je ne suis pas ministre des Finances, mais si je l'étais, peut-être oserais-je présenter cette suggestion: Je soumettrais à cette Chambre un *proviso* à introduire dans le tarif, *proviso* flexible, comme celui qui régit actuellement le tarif américain. Ceux qui vivent aux alentours de la grande métropole canadienne, je dirais même ceux qui vivent partout dans la province de Québec, et mes collègues des comtés ruraux, m'approuveront assurément à ce sujet. Je veux parler des primeurs qui nous arrivent dès le printemps des potagers américains. Je ne tiens à priver personne, car je suis contre toutes les prohibitions, sur les alcools comme sur les courses, mais il ne faut pas oublier que tous les produits de la ferme nous arrivent des Etats-Unis, le printemps; je le répète, je ne veux priver personne du plaisir de savourer à son goût ces produits, en imposant un tarif très élevé, mais, dès que des produits semblables du Canada viennent sur notre marché, je crois qu'il serait de bonne politique, et pour aider nos maraîchers, et pour aider nos cultivateurs, de surélever quelque peu le tarif sur les produits américains.

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député voudrait-il me permettre une question? Serait-il en faveur d'élever le tarif canadien à la hauteur du tarif américain sur ces produits?

M. ST-PERE: Exactement.

Monsieur l'Orateur, nous avons entendu dire que, si un vote était pris en ce pays actuellement, vu la stagnation passagère des affaire,—car je vous ai dit au commencement de mon discours que j'étais un optimiste,—un grand nombre de Canadiens voteraient pour l'annexion du Canada aux Etats-Unis. Je ne sais d'où viennent ces Canadiens, mais je profite de la circonstance pour affirmer,—et l'histoire du passé est là pour le démontrer;

—que si ce projet recevait un vote favorable, la majorité en faveur de l'annexion du Canada au Etats-Unis ne viendrait sûrement pas de la belle vieille province de Québec. Nous sommes conservateurs, chez nous, au point de vue historique. Que messieurs les Américains viennent chez nous nous apporter leur capital, ils seront reçus à bras ouverts; qu'ils fassent chez nous de la pénétration pacifique, ils seront les bienvenus; mais jamais ne se réaliseront les beaux espoirs qu'entretenait autrefois l'honorable sénateur Cabot Lodge, du Massachusetts, qui déclarait, à l'un des Canadiens français les plus en vue des Etats-Unis, que d'ici à vingt-cinq ans le Canada serait un état américain, et que les premiers à se décider à passer sous le drapeau étoilé seraient les Canadiens français de la province de Québec. Je considère, monsieur l'Orateur, que l'honorable sénateur Cabot Lodge nous avait mal jugés, et que s'il est une population qui tienne à ce que le Canada reste le Canada, s'il est une population ayant à cœur l'amour de son pays, et surtout l'espoir en son avenir, s'il est une population, dis-je, imprégnée de tels sentiments et tenant à les faire survivre, cette population est sûrement la population de la province de Québec.

Nous jouissons, monsieur l'Orateur, d'un système gouvernemental sans pareil au monde, et la tâche de tout bon patriote, et surtout de l'homme politique, est de l'adapter aux besoins contemporains en rajeunissant des règles un peu vieilles et faites pour un tout autre état économique et social. En partant de ce principe, ce n'est donc pas une nouvelle liste de réforme qu'il convient d'offrir aux partis, mais une technique capable de faire aboutir des réformes. La lutte politique, non seulement nécessaire mais féconde désormais, n'aurait plus d'autre fonction que d'éliminer le négatif,—irréalisable,—le positif se constituant lui-même dans le consensus général.

Je souhaite à l'opposition de rester—tel que le pensait un jour Lamartine—le parti de l'espérance; mais ce que je souhaite encore plus, c'est que la politique de notre gouvernement soit la science, la politique de tout ce qui peut servir à rendre la vie nationale plus saine, plus intense et plus sûre.

M. ARTHURS: J'ignore, monsieur l'Orateur, si l'on devrait me féliciter ou me plaindre de n'avoir pas su comprendre l'honorable préopinant (M. St-Père) et saisir l'excellent discours politique qu'il vient de prononcer. Par bonheur, je sais lire la belle langue qu'il a employée, bien que je n'ai pas pu suivre son discours; en conséquence il me pardonnera si je ne relève pas ses arguments au cours des quelques observations que je vais présenter.

L'honorable député qui l'a précédé était celui d'Assiniboïa (M. Gould) qui siège à ma gauche. Bien que ne désirant pas dire grand'chose des remarques de l'honorable député d'Assiniboïa je veux cependant appeler l'attention de la Chambre sur une ou deux choses. Tout d'abord il a condamné le parti dont je suis un des humbles membres parce que, pendant son régime, il a réduit les droits sur les machines aratoires; en d'autres termes c'est à sa connaissance le seul parti qui remplisse les promesses données. Non seulement ici, mais dans l'Ouest, dans la région d'où vient mon honorable ami, sur toutes les tribunes, on a fait allusion au fait que mon chef, alors qu'il était dans l'opposition, se proposait de réduire le tarif sur les machines aratoires et le député actuel d'Assiniboïa tente de condamner le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) parce qu'il est le seul à avoir rempli des engagements contractés. Mais l'honorable député a été plus loin encore; il nous a dit que le cultivateur n'était pas protégé. J'aimerais à faire observer que tout en étant absolument insuffisante surtout dans la province d'Ontario, la protection du cultivateur existe et elle est entièrement due au parti auquel j'appartiens.

Il a dit de plus,—je me hâte d'en finir avec ses remarques,—qu'un droit de 10 p. 100 ou de 20 p. 100 équivaut à une égale diminution de la puissance d'achat de l'individu. Pourquoi ne pas poursuivre l'argument et prétendre qu'un droit de 100 p. 100, qui a déjà existé aux Etats-Unis, réduit à rien la puissance d'achat? C'est un raisonnement absurde.

J'ai fait remarquer à l'honorable député d'Assiniboïa que ses chiffres étaient erronés. Il a dit que la dette du Canada représentait $2,000 pour chaque personne, lorsque, en fait, elle représente moins de $300. L'on voit que les assertions de l'honorable député manquent souvent de vérité.

J'arrive assez tard dans ce débat. Soixante-dix-neuf députés y ont pris part avant moi, dont une bonne proportion, de ministériels, qui nous reprochent d'être portés au pessimisme. Eh bien, j'ai écouté ou lu attentivement tous les discours prononcés par mes honorables amis jusqu'à présent, et je suis encore à en trouver un, soit ministériel, soit progressiste, soit conservateur, qui témoigne d'une satisfaction complète de la situation actuelle. Je n'ai pas entendu un seul, pas un seul député, se déclarer satisfait du budget présenté. Dans un discours sur l'adresse, l'honorable premier ministre (M. Mackenzie King) a multiplié les citations pour établir que la situation n'était pas meilleure aux Etats-Unis; mais cela ne change rien à la nôtre, pas plus du

reste qu'à celle des Etats-Unis. Cependant, c'est à quoi le premier ministre s'est surtout appliqué.

De même, le ministre du Travail (M. Murdock) a consacré la plus grande partie de son premier discours sur la politique douanière, à analyser ce qu'il appelle la propagande conservatrice et à indiquer, au moyen de petits extraits de journaux—le plus long avait trois lignes, je crois—que certaines fabriques continuaient leurs opérations, que quelques-unes allaient les reprendre, et autres choses semblables. Eh bien, le ministre du Tarvail,—cela est plus particulièrement de sa compétence,—devrait visiter une de nos villes industrielles, à son choix: Hamilton, Brantford, ou ma propre ville de Parry-Sound, et s'informer au premier venu. Qu'il interroge l'ouvrier des fabriques, qui travaille deux, trois, quatre jours par semaine et qui, pour différentes raison, ne veut pas émigrer aux Etats-Unis. Ce sont ceux-là qu'il faut interroger, et je suis convaincu que si le premier ministre ou le ministre du Travail veulent se livrer à pareille enquête dans n'importe quel centre industriel de l'Ontario ou de Québec, ils apprendront quelque chose.

Le budget actuel est la conséquence de la "halte" annoncée par le premier ministre,—dirai-je la halte descendante,—en tout cas, l'arrêt dans le dégrèvement sérieux des droits de douane. Eh bien, si le Gouvernement a eu raison d'adopter la politique qu'il a commencé d'appliquer, pourquoi ne continue-t-il pas afin d'améliorer ainsi la situation actuelle? Et si cette politique est mauvaise, pourquoi le Gouvernement ne cède-t-il pas sa place ou n'en appelle-t-il pas au peuple?

D'après moi, monsieur l'Orateur, le Canada a trois questions principales à régler. Il y a d'abord la question de population. Les meilleures esprits et les meilleurs financiers du pays l'ont démontré. Des hommes comme sir Henry Thornton, M. Beatty et les dirigeants de nos banques ont traité ce sujet, et tous s'accordent à dire que ce qui importe pardessus tout pour le Canada c'est d'amener ici une population suffisante pour alléger, en le répartissant davantage, le fardeau actuel et à venir. Il y a ensuite la politique douanière dont je me propose de parler plus tard. Le troisième problème est celui des tarifs des chemins de fer. Voilà, je crois, les trois questions qui s'imposent surtout au Canada.

Je m'arrêterai en premier lieu à la question de population et d'immigration. Parlant en cette Chambre l'année dernière, j'ai signalé l'émigration qui se faisait du Canada aux Etats-Unis. Je considérais la situation très grave et je disais que 182,000 de nos gens étaient partis pour la république voisine en 1923. Le premier ministre me répondit:

L'honorable député sait, je présume...

La Chambre voudra bien remarquer ces paroles.

...que les chiffres qu'il extrait des rapports du bureau d'immigration des Etats-Unis ne sont pas regardés comme exacts, même par le gouvernement des Etats-Unis et ne correspondent pas à la situation véritable; que le recensement des Etats-Unis, par exemple, diffèrent complètement de la statistique de l'immigration.

Je fis remarquer alors que les chiffres que j'avais cités représentaient le nombre exact de ceux qui avaient payé leur droit d'admission aux Etats-Unis. Je n'hésite pas du tout à croire que les honorables députés de la droite n'acceptèrent pas les chiffres cités, mais je désire en établir l'exactitude maintenant en citant une autorités encore plus sûre. Comme on le voit à la page 2074 des Débats non revisés de cette année, le ministre du Travail a donné les chiffres sur l'émigration du Canada aux Etats-Unis pour l'année 1923—l'année même pour laquelle j'avais cité les chiffres qui furent contestés par le premier ministre:

Ces chiffres font voir qu'en 1923, 182,369 personnes ont émigrés aux Etats-Unis.

Soit 369 de plus que le nombre que je citais l'an dernier.

Et en 1924, 159,098 Canadiens furent admis au Etats-Unis.

Le ministre fixe le nombre des émigrants pour 1924 à 159,098. Personnellement, je crois que les Canadiens sont partis en aussi grand nombre en 1924 qu'en 1923, et cet exode se continue. Il est vrai que le Gouvernement prétend qu'un certain nombre d'entre eux reviennent; mais sur ce point, je désire citer une autre autorité—un homme que tous les honorables députés connaissent bien et tiennent en haute estime. Ce monsieur est C. G. MacNeil, de l'Association des Vétérans de la Grande Guerre, qui donne les chiffres suivants:

Au cours de l'exercice terminé le 1er juillet 1924, 200,690 personnes dont le domicile se trouve au Canada ont été admises aux Etats-Unis sur déclaration de leur intention de s'établir dans ce pays. Cette statistique officielle n'inclut pas ceux qui ont quitté le Canada pour aller passer quelque temps aux Etats-Unis mais ont décidé d'y rester.

A ce sujet, je désire faire remarquer que le ministre du Travail déclara que plusieurs de ces gens reviennent au pays et il cita des chiffres pour l'année 1923 et 1924, fixant le nombre à 43,432, et à 43,316, respectivement. Il déclara que ces chiffres représentaient des Canadiens qui avaient payé $8 d'admission aux Etats-Unis et avaient obtenu remboursement à leur retour au Canada Je suis persuadé que le ministre, s'il étudie de nouveau la question à tête reposée, ne répétera pas cette déclaration en public, car les chiffres que pu-

blient les autorités américaines, quant au nombre de ceux qui sont revenus et à qui on a remboursé les droits d'admission, au cours des cinq mois commençant à avril 1924, sont, respectivement, comme suit: 265, 215, 359, 199 et 190. C'est une toute autre histoire, car ces chiffres n'égalent pas un cinquantième de celui que réclame le ministre du Travail. J'ai d'autres coupures ici sur le même sujet, mais je ne veux pas prendre le temps d'en donner lecture. Je puis prouver clairement, je crois, aux yeux de tout homme impartial, au moyen des statistiques américaines, comme avec celles du Canada, que nous avons perdu au cours des trois dernières années 500,000 de population.

L'hon. M. SINCLAIR: Oh! non.

M. ARTHURS: Il ne peut y avoir de doute à ce sujet. Mon honorable ami fait signe que non, mais je lui demanderai si des Canadiens ne sont pas partis de sa propre ville pour les Etats-Unis. Il ne niera pas ce fait, j'en suis sûr. Il n'y a pas, dans cette Chambre, un seul député qui prétendra que sa circonscription n'a pas perdu quelques citoyens qui ont pris la route des Etats-Unis au cours des trois dernières années. Ces gens appartenaient à la meilleure classe de jeunes hommes actifs que possède ce pays. Ces Canadiens qui passent la frontière comptent parmi eux plusieurs de nos ouvriers expérimentés; plusieurs sont des jeunes gens instruits, en grande partie par les différentes provinces, et ils s'en vont aux Etats-Unis parce qu'ils ne peuvent trouver un emploi convenable ici.

L'hon. M. SINCLAIR: Mon honorable ami nous donnera-t-il les chiffres officiels sur le nombre approximatif des émigrants que publie le bureau de la statistique?

M. ARTHURS: J'ai déjà cité les chiffres pour l'année 1923. Le premier ministre les a récusés lorsque je les ai cités à la Chambre l'an dernier, mais au cours de cette session le ministre du Travail a admis leur exactitude.

L'hon. M. SINCLAIR: De quels chiffres mon honorable ami veut-il parler?

M. ARTHURS: Les chiffres sur ceux qui sont allés aux Etats-Unis en déclarant qu'ils désiraient y établir leur domicile.

L'hon. M. SINCLAIR: J'ai demandé à mon honorable ami de me donner une estimation officielle de la population que l'on a perdue, selon lui, depuis trois ans. Le bureau de la statistique publie ces estimations, et mon honorable ami peut obtenir ce renseignement.

M. ARTHURS: Mon honorable ami est tout à fait dans l'erreur. Je n'ai pas dit que nous avions perdu notre population; j'ai dit que nous avions perdu de bons Canadiens, ce qui est tout à fait différent.

L'hon. M. SINCLAIR: "Population", c'est le mot dont mon honorable ami s'est servi.

M. ARTHURS: Mon opinion est que nous avons dû perdre 500,000 personnes qui sont allées aux Etats-Unis depuis trois ans. Je ne m'occupe pas de savoir si le Gouvernement donne un dollar ou vingt dollars pour amener des Doukhobors ici; je préfèrerais voir les Canadiens demeurer dans leur propre pays.

M. FORRESTER: J'aimerais à demander à mon honorable ami comment il se fait que les cités et villes d'Ontario et de Québec ont une population plus considérable aujourd'hui qu'il y a trois ans, d'après les rapports municipaux?

M. ARTHURS: Cela se peut fort bien. Les sans-travail, même dans la circonscription électorale de mon honorable ami, je n'en doute pas, se massent dans les villes. Voilà ma réponse.

M. FORRESTER: Vous êtes dans l'erreur.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. ARTHURS: Je suis sûr que ma réponse est raisonnable. Le courant de la popuiation, depuis plusieurs années, s'est dirigé vers les Etats-Unis, comme mon honorable ami le sait, mais il y a du chômage dans les temps difficiles. Tous les députés de cette Chambre, de l'un ou de l'autre côté, savent que la tendance générale est d'aller à la ville pour y chercher du soulagement; et sans aucun doute, c'est le cas dans la circonstance que je viens de relater. J'allais essayer de faire voir, d'une façon bien incomplète, ce que cela signifie réellement pour le Canada. On ne saurait douter que les chiffres que j'ai donnés—et, si la chose est nécessaire, je lirai des rapports des autorités américaines présentant des chiffres bien plus considérables que ceux que je donne—prouvent que nous avons perdu, surtout dans Ontario et Québec, mais aussi dans les provinces de l'Est, cinq cent mille jeunes hommes actifs qui sont aux Etats-Unis. S'ils sont susceptibles de gagner seulement mille dollars par année, ce qui est une estimation très basse...

L'hon. M. SINCLAIR: L'honorable député veut-il dire que nous avons perdu ce nombre, que la population du Canada a diminué d'autant?

M. ARTHURS: J'ai répondu à cela. Je ne m'occupe pas des statistiques, mais je dis que, depuis trois ans, nous avons perdu cinq cent

mille personnes qui sont allées s'établir aux Etats-Unis, et le département de l'Agriculture du Gouvernement dont mon honorable ami est membre ne peut pas nous faire voir la moitié de cette immigration durant la même période qui soit restée en Canada.

L'hon. M. SINCLAIR: La population a augmenté, d'après le département des statistiques, et elle a augmenté autant durant les trois dernières années qu'en aucun temps durant les dix dernières années. Leurs calculs ont été deux fois vérifiés par les rapports du recensement.

M. ARTHURS: Ce ne sera pas le cas cette année. Mon honorable ami ne peut contredire cette proposition. Nous perdons du monde qui s'en va aux Etats-Unis. Les faits sont indiscutables.

L'hon. M. SINCLAIR: Ces gens reviennent.

M. ARTHURS: Ils ne reviennent pas. J'ai fait une estimation très modérée quand j'ai dit que le salaire moyen de chaque homme était de mille dollars.

M. MERCIER: Si un homme pouvait gagner mille dollars par année, croyez-vous qu'il irait aux Etats-Unis? Ne resterait-il pas dans notre pays?

M. ARTHURS: C'est possible, mais si nous avions de l'ouvrage à leur fournir ici, ils gagneraient cette somme en Canada et le dépenseraient ici. C'est là-dessus que j'insiste. Mon honorable ami admettra que mille dollars par année, ce n'est pas trop pour le salaire d'un jeune homme.

M. MERCIER: Non.

M. ARTHURS: Alors, mes calculs sont raisonnables.

M. MERCIER: S'ils pouvaient gagner cette somme dans notre pays, ils ne partiraient pas. Je ne dis cependant pas qu'ils partent.

M. ARTHURS: Le fait même de ne pouvoir gagner de l'argent est la raison de leur départ. Mon honorable ami dira-t-il que, pour un ouvrier expert, mille dollars par année est un salaire trop élevé?

M. MERCIER: Non, je ne dirais pas cela.

M. ARTHURS: Je dis que c'est un salaire raisonnable et je me servirai de ce chiffre. Si nous avons perdu 500,000 hommes depuis trois ans, nous avons perdu 500 millions de dollars d'affaires dans notre pays. Si ces jeunes hommes pouvaient trouver de l'emploi en Canada, que feraient-ils de l'argent? Ils le dépenseraient en Canada. Il leur faudrait se loger, se vêtir et se procurer les choses nécessaires à la vie ordinaire. Tant que ces hommes demeurent en dehors du Canada, nous perdons mille dollars par homme, et ceci fait plusieurs millions par année. Je le démontrerai quand je parlerai du tarif douanier et j'établirai les pertes que nous avons subies, en me servant des statistiques du gouvernement lui-même.

M. PRITCHARD: Comment mon honorable collègue explique-t-il que la commission des accidents du travail de l'Ontario versa, en 1924, sous forme de salaires, 9 millions de plus qu'en 1921?

M. ARTHURS: Je ne pense pas que cette commission y soit pour rien. Il se trouva qu'il y eut plus d'ouvriers blessés qu'auparavant.

M. PRITCHARD: Le rapport déclare que cette somme a été versée sous forme de salaires.

M. ARTHURS: La commission des accidents du travail ne paie pas de salaires.

M. PRITCHARD: Non, mais les manufacturiers versèrent 9 millions de plus qu'en 1921.

M. ARTHURS: Cela ne change rien à la chose. Mon honorable collègue sait, s'il vient de l'Ontario,—je ne sais pas quel est son comté,—que les usines ferment leurs portes un peu partout et que, pour ce motif, il y a beaucoup de sans-travail dans tout l'Ontario. Que les industriels aient payé un plus fort montant de salaires ne veut pas dire grand'chose. Les autres ouvriers sont partis; c'est ce que je veux maintenant établir, et la déclaration de mon honorable ami est à côté de la question. Que tout honorable député, qui conteste les faits cités par moi, aille dans toute ville industrielle de l'Ontario, du Québec, à Halifax ou tout autre ville des provinces de l'Est et se rende compte de l'état des affaires. Il n'est pas nécessaire qu'on nous en parle. Nous savons tous ce qui en est. J'allais citer quelques chiffres à mettre en regard de ceux qui se rapportent à la perte de cinq cent mille habitants que nous avons subie pendant les trois dernières années. Le Gouvernement actuel a plus que doublé les frais du ministère canadien de l'Immigration en ces dernières années. Je cite le rapport du ministère de l'Immigration et de la Colonisation, document parlementaire n° 13, page 7; l'on ne peut mettre ce témoignage en doute. Voici les chiffres:

1922..	89,999
1923..	72,887
1924..	148,000

En 1923, alors que nous avons perdu 180,000 habitants émigrés aux Etats-Unis, le nombre total des immigrants fut de 72,887 et l'an dernier, alors que nous perdions 159,000 habitants, nous en recevions 148,500 de l'Europe.

Que peut-on répondre à cela? Le Gouvernement désire-t-il fermement peupler notre pays de gens aux idées souples et les échanger pour nos Canadiens? Ou plutôt veut-on garder le Canada aux Canadiens? Tels sont les chiffres et tel est l'état de choses. C'est pourquoi nous prétendons que toute l'affaire est une farce, pour ce qui est du Gouvernement actuel. Le discours du trône a négligé un autre point qui tendrait seulement à établir ce que j'avance. Il y a deux ou trois ans, le problème du logement était très ardu au Canada, et il devint si grave que le Gouvernement se disposait à consacrer 20 millions à un projet destiné à améliorer cet état de choses. Depuis que le Gouvernement actuel a pris les rênes du pouvoir, surtout pendant ces quelques dernières années, nous n'avons pes entendu dire un seul mot de ce projet. Mes honorables collègues savent-ils pourquoi? Les ouvriers ont quitté le Canada et ils n'ont plus besoin d'habitations. Dans la ville de Toronto, à Hamilton ou tout autre ville importante, on peut louer des maisons à un tiers du prix qu'on en demandait il y a quelques années et l'on n'éprouve aucune difficulté à trouver un logis. Le Gouvernement semble se glorifier de ce fait. Tel est l'état de choses que l'on remarque, au moins en Ontario.

M. MERCIER: A Montréal, on construit sans cesse.

M. ARTHURS: Vous avez de nombreuses industries là-bas, et la situation n'est pas la même. Quoi qu'il en soit, il se peut que l'état des affaires s'améliore en Ontario à cet égard, cette année.

M. ARCHAMBAULT: Voilà une amélioration.

M. ARTHURS: Certains le pensent.

M. FORRESTER: Combien de nouvelles maisons a-t-on construites en Ontario depuis trois ans?

M. ARTHURS: Le nombre des permis de construction, à Toronto seulement, a diminué de 7 p. 100 l'an dernier, par rapport à l'année précédente.

M. FORRESTER: Le nombre des permis de construction a augmenté dans toutes les villes durant les trois dernières années.

M. ARTHURS: Sauf à Montréal, il n'y eut d'augmentation nulle part, l'an dernier.

M. ARCHAMBAULT: A Montréal, la construction a augmenté.

M. ARTHURS: Je l'ai dit: augmentation de 27 p. 100 à Montréal, diminution de 7 p. 100 à Toronto et dans toutes les autres villes.

M. FORRESTER: Comment l'honorable député peut-il concilier cela avec sa déclaration?

Quelques DEPUTES: Poursuivez.

M. ARTHURS: L'honorable député de Georges-Etienne-Cartier a fait cet après-midi, une observation très juste et qui s'applique bien au Gouvernement. Il a dit que le tarif était une question de géographie. C'est absolument cela pour le Gouvernement et il en fut toujours ainsi. Au cours de la dernière campagne électorale le tarif fut en effet une question de géographie: le Gouvernement avait une politique pour chacune des diverses régions du pays et j'ai la conviction qu'il a l'intention de continuer à faire de même. Il y a une différence qui s'impose aux yeux de nos amis d'en face (*la droite*) et de ceux à ma gauche—c'est qu'ils savent absolument ce qui en est de la politique fiscale du petit parti à leur droite. Nous ne changeons pas de politique avec la géographie; c'est toujours la même de l'Atlantique au Pacifique.

M. ARCHAMBAULT: Mon honorable ami a-t-il foi dans une politique tarifaire inflexible?

M. ARTHURS: Je ne me soucie peu de savoir quelle sorte de politique c'est pourvu que ce soit une politique, mais mes honorables amis n'en ont pas et n'en ont jamais eue.

M. RINFRET: Mon honorable ami reconnaîtra-t-il que leur géographie se rétrécit?

M. ARTHURS: Temporairement, quoi qu'elle ne décroisse aucunement.

M. RINFRET: Se rétrécit, ai-je dit, s'amoindrit.

M. ARTHURS: La question qui se pose au sujet du tarif est celle-ci: A qui bénéficie-t-il? Je ne doute pas que mes amis immédiatement à ma droite ne disent qu'on maintient le tarif en vue de le faire profiter au capital. Ils en conviendront; j'en vois plusieurs acquiescer de la tête.

M. CALDWELL: Environ cinq pour cent de la population.

M. ARTHURS: A la vérité ceux qui profitent le plus du tarif ce ne sont pas les manufacturiers, mais l'ouvrier et le cultivateur.

Quelques DEPUTES: Non.

Un DEPUTE: C'est le temps de rire.

M. ARTHURS: Je vais essayer de le démontrer.

M. LEWIS: Ce ne sont toujours pas les cultivateurs de l'Ouest.

M. ARTHURS: Un jour, c'est notre espoir, les cultivateurs de l'Ouest jouiront d'autant de prospérité que ceux de l'Est. Ces derniers ne demandent pas le libre-échange et n'en veulent pas. Ils se trouvent exactement dans la situation du cultivateur américain. Qu'est-ce que demande l'homme qui vit en face de nous par de là la frontière du Montana? Est-ce le libre-échange? Non, pas du tout; il veut un tarif aussi élevé que possible et il l'obtient.

M. LEWIS: Il s'aperçoit maintenant de son erreur, n'est-ce pas?

M. ARTHURS: Il en demande plus encore. Le but du régime protecteur est de sauvegarder le marché domestique et d'assurer à l'ouvrier du pays autant de chance qu'à celui avec lequel il est en concurrence. On ne saurait nier que, même dans le pays où le libre-échange est en faveur on a un tarif, des lois pour sauvegarder les industries, ou d'autres moyens pour protéger les ouvriers contre ceux des autres pays, où le genre d'existence est inférieur, où la monnaie est dépréciée. Il n'y a d'exception nulle part.

M. EVANS: L'honorable député voudra-t-il nous dire à quel point les manufacturiers profitent du "Safeguarding Industries Act" ou si cette loi leur donne le pouvoir de déterminer les prix?

M. ARTHURS: L'honorable député doit être de la même famille que son ami l'honorable député de Springfield. L'autre soir, pendant qu'il parlait je demandai à mon collègue de Springfield ce qu'il pensait du "Safeguarding Industries Act" de l'Angleterre. Je savais que cette loi avait été rappelée par l'ancien gouvernement. Je savais et il savait, ou il aurait dû savoir, que le gouvernement actuel est à faire adopter des mesures similaires encore plus rigoureuses. Il savait comme je le savais qu'il n'y a pas de doute que l'Angleterre ne soit prête non seulement à se protéger, elle et ses industries, contre les pays à monnaie dévalorisée, mais contre tous les pays; ce qui, en réalité, équivaut à un tarif protecteur absolu. Il n'y a pas de différence, quelque nom que vous lui donniez. Mes honorables collègues le savent aussi bien que moi.

M. EVANS: Répondez donc à ma question.

M. ARTHURS: Je crois avoir répondu. J'aimerais à donner quelques exemples de ce que l'Angleterre et nous avons à craindre et contre lequel il nous faut nous élever. J'ai à la main une échelle des salaires payés en Allemagne au premier septembre de l'année dernière. Quoique ces chiffres soient donnés en marks je vais les convertir en dollars et cents. N'importe lequel de mes collègues est libre de se servir de son arithmétique s'il le veut, mais la mienne est plus exacte que celle d'un honorable député qui m'a précédé ce soir.

En Allemagne, les ouvriers habiles dans les métiers du bâtiment sont tout à fait en tête de la liste, avant ceux des industries chimique sidérurgique, textile, du cuir ou du papier. Dans l'industrie du bâtiment, ils reçoivent .66 marks-or par heure en salaire, soit un salaire hebdomadaire de 35.64 marks-or. Au taux ordinaire de 23.82, cela donne pour salaire hebdomadaire à l'ouvrier allemand le mieux rémunéré, la magnifique somme de $8.40, et il travaille neuf et dix heures par jour. Peu me chaut l'attitude de n'importe quel autre député, peu m'importe si c'est ou non la position prise par mon parti; je suis absolument opposé à ce que des marchandises fabriquées dans ces conditions entrent en compétition avec celles que fabriquent nos ouvriers canadiens. Je ne lirai pas la liste entière, je crois, mais je puis assurer la Chambre, que je mentionne l'ouvrier le mieux rémunéré à la date du 1er septembre 1924.

M. ARCHAMBAULT: De quel rapport l'honorable député extrait-il sa citation?

M. ARTHURS: D'un rapport publié par le département du Travail de Washington. Je ne me rappelle pas le nom en ce moment, mais je le communiquerai demain matin à l'honorable député. Prenons la situation ouvrière en Angleterre, et je cite maintenant l'organe officiel du gouvernement, la *Statistical Review*. Ce doit être exact:

Salaires hebdomadaires

Industrie	En Grande-Bretagne	Au Canada
Pâte de bois et papier (moyenne)	$13 20	$24 17
Construction maritime (moyenne)	11 70	21 00
Métiers du bâtiment—		
Plombiers	16 50	55 00
Plâtriers	16 20	55 00
Briquetiers	15 90	44 00
Charpentiers	15 85	39 60
Journaliers	11 65	20 00
Aciéries—		
(a) Mouleurs de fer	13 95	35 00
(b) Journaliers	10 25	18 00
(c) Machinistes	13 60	28 00

	Canada	Allemagne	Angleterre
Briquetier	100	28	45
Mouleur	100	30	51
Journalier	100	40	60
Occupations de tout genre	100	41	55

Ces statistiques proviennent d'un rapport transmis par le Gouvernement actuel, et ce que je veux faire ressortir, c'est l'absolue sottise, pour un pays où les conditions de vie sont ce qu'elles sont au Canada et ce qu'elles

continueront à être, nous l'espérons, de chercher à entrer en concurrence avec une main-d'œuvre ainsi rémunérée, sous le régime d'une politique libre-échangiste ou qui en approche. A mon avis, nous ne devons pas exiger de nos ouvriers qu'ils travaillent à ces conditions, et, de fait, je ne préconiserai jamais la chose. Malgré la discussion prolongée à laquelle le budget donne lieu en cette Chambre, il existe peu de divergences d'opinion touchant le tarif, sauf entre les honorables députés à ma droite et le reste de la Chambre. Les honorables députés à ma droite proclament eux-mêmes que les vis-à-vis, les députés ministériels, sont aussi fortement protectionnistes que nous, conservateurs, et je ne doute pas le moins du monde que je puis regarder dans les yeux plusieurs honorables députés d'en face, surtout quand l'assistance en Chambre est meilleure que ce soir, qui sont plus chaudement protectionnistes que moi sur certains points. Car, somme toute, nous ne sommes pas un parti de protectionnistes à tous crins, nous préconisons une protection modérée. Les honorables députés d'en face appartiennent exactement à la même école que nous; ils suivent la même voie que nous; la seule opposition vraiment sincère au tarif vient des honorables députés à ma gauche.

M. LEWIS: Pourquoi ne siégez-vous pas ensemble, alors?

M. ARTHURS: Il y a une différence: nous sommes absolument sincères dans la position que nous prenons.

M. LEWIS: Celle des autres est du camouflage?

M. ELLIOTT (Dundas): Pourquoi combattez-vous un budget protectionniste?

M. ARTHURS: Appelez-vous ce budget un budget protectionniste?

M. ELLIOTT (Dundas): Qu'est-il alors?

M. ARTHURS: Il n'est rien du tout; c'est simplement le *statu quo*.

M. ELLIOTT (Dundas): Hausseriez-vous le tarif, si vous étiez au pouvoir?

M. ARTHURS: Certes, sur certains produits j'augmenterais joliment les droits. L'honorable député devrait se rappeler que l'un de ses chefs vient de réprimander mon chef parce qu'il a opéré jadis certains dégrèvements. Tout ce que nous voulons, c'est un tarif équitable.

M. ELLIOTT (Dundas): L'honorable député voudra-t-il expliquer ce qu'il entend par "équitable"?

M. ARTHURS: La vie est trop courte. Nous n'avons aucune animosité contre l'Ouest canadien, tout au contraire. D'après mes souvenirs, la province de l'Ontario, au moins, a toujours eu un profond souci de la prospérité des provinces de l'Ouest et s'y est toujours intéressée.

On n'oublie pas que plusieurs de nos collègues qui siègent à notre gauche n'habitaient pas encore le Canada. Un de ceux que j'entends rire n'était pas au milieu de nous. Il leur sied mal, parce qu'ils ont des principes économiques différents des nôtres, de répandre dans l'esprit des populations de l'Ouest l'opinion fausse que l'est du Canada leur est hostile. Ils ont tort de chercher à leur faire accroire que l'Ontario est le centre des capitalistes et des monopoleurs. Tout cela est faux. L'Ontario possède plus d'agriculteurs que toute autre partie de la Confédération. Il y a plus de cultivateurs dans cette province que dans les trois provinces du Nord-Ouest ensemble. L'Ontario produit un plus grand nombre de denrées agricoles que l'Ouest. Nos collègues de gauche ont leurs idées, et bien que nous soyons tout prêts à aider l'Ouest, soit par un abaissement des tarifs de chemins de fer, soit par toute autre amélioration, cela ne leur donne pas le droit de venir ici demander au présent ministère ou à tout autre des concessions qui tourneraient au détriment de la plus grande partie de la population de l'Est. Je le dis carrément. Je crois que la masse des habitants de l'Ontario, agriculteurs, industriels, ouvriers sont protectionnistes de principe. Nos concitoyens de l'Onest doivent respecter notre opinion, qui est aussi sincère que la leur.

M. LEWIS: L'orateur reconnaît-il que le tarif protectionniste est une concession de l'ouest à l'est du Canada?

M. ARTHURS: Le tarif existait avant l'arrivée en Canada de l'honorable membre.

M. LEWIS: C'est possible; mais cela ne veut pas dire que vous avez le droit de le conserver indéfiniment.

M. ARTHURS: Notre collègue est venu s'établir dans ce pays en pleine connaissance du régime qui y existait. Lui et ses amis sont allés s'installer dans l'Ouest sachant dans quelles conditions ils auraient à exploiter leurs fermes. Ils y ont gagné de l'argent.

M. LEWIS: La protection n'est pas une loi intangible.

M. ARTHURS: Il est inutile de discuter avec un homme, s'il est de parti pris. Je ferai remarquer à ces messieurs de gauche...

Mlle MACPHAIL: Je rappelle à l'orateur que le groupe qui siège à sa gauche ne comprend pas seulement que des messieurs.

M. ARTHURS: Je demande pardon à mon aimable collègue d'avoir oublié sa présence.

M. EVANS: L'orateur admet-t-il que le tarif soit une concession?

M. ARTHURS: Ce n'est pas une concession; c'est une nécessité et une grande nécessité. J'affirme même que, dans un vote secret, il n'y aurait pas cinq membres pour voter l'abolition du tarif. Ils sont tous d'accord avec nous; ils savent que le tarif est absolument nécessaire, quand même ils prêchent pour ou contre.

M. LEWIS: Pour un tarif de revenu.

M. ARTHURS: Nos adversaires ne sont pas opposés au tarif.

M. EVANS: L'orateur veut-il nous expliquer ce que c'est que le tarif? N'est-ce pas un impôt sur quelques-uns?

M. ARTHURS: Je proteste. Laissez-moi finir. Je rappellerai aux libéraux et aux progressistes, qui nous recommentent le libre-échange, que leurs congénères des Etats-Unis demandent à cor et à cri un régime protectionniste pour leurs produits. Et ils l'ont eu. Ayant obtenu la protection, ils demandent encore davantage. Il n'y a pas si longtemps, le président Coolidge a virtuellement promis de relever les droits sur les produits de la ferme. J'attire votre attention sur les droits respectifs en vigueur aux Etats-Unis et en Canada:

Etats-Unis	Canada
Blé, 42 cents le boisseau	12 cents le boisseau.
Maïs 15 cents le boisseau	en franchise.
Farine de blé, $2.04 le baril	$0.50 le baril.
Foin, $4.00 la tonne	$2.00 la tonne.
Fruits, 35 p. 100	25 p. 100.
Pommes de terre, 50 cents le 100 livres	35 cents le 100 livres.
Beurre, 8 cents la livre	4 cents la livre.
Fromage, 5 cents la livre	3 cents la livre.
Œufs, 8 cents la douzaine	3 cents la douzaine.
Bêtes à cornes, 40 p. 100	25 p. 100.

J'ai aussi une liste d'objets fabriqués que nos collègues seraient peut-être heureux de connaître. Dans le tarif américain le droit sur les lainages est de 100 p. 100; sur les étoffes de soie, de 55 p. 100; et sur la soie artificielle, de 75 p. 100. Les droits sur la soie sont particulièrement significatifs étant donné l'aveu qu'a fait l'un des honorables membres du groupe progressiste, à l'effet que nous devrions peut-être protéger les industries naturelles ou indigènes. Je ferai observer que les Etats-Unis sont actuellement le pays où il se fabrique le plus de soie, bien qu'ils ne produisent pas la matière première; et la même remarque s'applique à nombre d'industries américaines.

M. LEWIS: Mon honorable ami a affirmé que les cultivateurs des Etats-Unis réclament de la protection et il cite l'imposition d'un droit de 42c. par boisseau sur le blé. Est-il en mesure d'expliquer comment il se fait que le blé américain se vend à 8c. de moins par boisseau sur le marché domestique que le blé canadien au Canada? Voilà qui démontre bien qu'il est absolument impossible de protéger les produits agricoles.

M. ARTHURS: Mon honorable ami n'a-t-il jamais déclaré à ses commettants que l'imposition d'un droit relève le prix de l'article protégé? A cinq ou six reprises différentes, il a fait cette assertion ici, ce soir. Voilà pourtant un cas où le prix du blé est plus bas, bien que l'importation soit grevée d'un droit.

M. LEWIS: Si l'assertion de l'honorable député est fondée, quelle est la valeur d'un tarif douanier en ce qui regarde la classe agricole? Le tarif ne relève les prix que s'il s'agit des produits ouvrés.

M. ARTHURS: De fait, le tarif n'a rien à faire avec les prix, surtout dans le cas qui nous occupe.

M. LEWIS: Et s'il en est ainsi, pour quelle raison réclamez-vous un tarif protecteur afin de procurer du travail aux ouvriers?

M. ARTHURS: Il n'est pas question de cela du tout. Je ferai observer de plus que les Etats-Unis, bien qu'ils se protègent contre les cultivateurs du Canada, sont nos principaux concurrents sur les marchés mondiaux. A titre d'exemple, je citerai l'Angleterre. En 1923, les Etats-Unis ont exporté 31,461,744 quintaux de blé en Angleterre, tandis que le Canada n'en a exporté que 28,486,785 quintaux. La situation est un peu meilleure en ce qui regarde la farine; nos exportations de ce chef ont été plus considérables que celles des Etats-Unis. Pour ce qui est de l'orge, au cours du dernier exercice seulement,—l'année précédente nous fut encore plus défavorable,—les Américains ont exporté 5,500,000 quintaux d'orge en Angleterre, tandis que nous n'en avons exporté que 2,900,000 quintaux. Prenons ensuite le bacon: Nos voisins du Sud en ont expédié sur le marché anglais, pour une valeur de 7 millions de louis sterling contre le Canada 5 millions de louis sterling, tandis que pour l'exercice précédent, les chiffres furent respectivement de 11 et 3 millions de louis sterling. Je cite les chiffres ronds. En dépit du fait que les Américains conservent leur marché domestique pour eux-mêmes, ils utilisent le surplus de leur production

pour nous faire concurrence sur le seul marché qui soit accessible à tout le monde, au dire de mes honorables amis du groupe progressiste.

Je pourrais fort bien faire voir l'influence funeste que le tarif Fordney a exercé sur l'exportation de nos produits aux Etats-Unis, mais la tâche n'est guère agréable. Les résultats ont été des plus remarquables.

Par exemple, nous avons expédié sur le marché amérircain 1,009,019 livres de mouton en 1921, tandis que le chiffre de nos exportations de ce chef est tombé à 11,000 livres l'année dernière. Nous avions expédié pour $12,500,000 de bétail aux Etats-Unis en 1921, tandis que nous n'en avons expédié que pour $1,100,000 l'année dernière,

Voilà qui fait voir de quelle façon efficace le marché américain est protégé contre les produits canadiens de la ferme, tandis que les chiffres que j'ai cités tout à l'heure démontrent jusqu'à quel point les cultivateurs des Etats-Unis nous font une concurrence désastreuse sur les marchés mondiaux. Les cultivateurs américains ont un double avantage sur nous: ils ont leur marché domestique et, en sus, ils nous font une concurrence victorieuse sur les marchés du monde.

Je dirai maintenant un mot des réductions tarifaires qui furent effectuées sur les instances de mes honorables amis du groupe progressiste; de fait je suis convaincu que l'abaissement des droits sur les instruments aratoires ne fut proposé qu'après une rude pression de la part de mes honorables amis.

L'hon. M. MACDONALD: Pas du tout.

M. ARTHURS: Eh bien! employons le mot: encouragement.

L'hon. M. MACDONALD. Non plus!

M. ARTHURS: Disons: persuation morale. En tout cas, les droits furent abaissés.

M. LEWIS: Nous assumons toutes les responsabilités.

M. ARTHURS: Et voilà quelles ont été les conséquences de ces remaniements. Je citerai maintenant les paroles prononcées par l'honorable député de Saskatoon (M. Evans); je les relève dans le compte rendu du hansard, page 112. Voici:

> Malgré la réduction opérée dans le tarif, et dont on fait tant d'éloges, la vie est restée aussi difficile sinon plus qu'avant le changement. L'ouvrier paye aussi cher les objets dont il a besoin et l'agriculteur n'a constaté aucune réduction dans ses frais d'exploitation.

Certes! Je prends mes citations à une source autorisée. Et avec la permission de la Chambre, je me référerai à une certaine liste que mon honorable ami de London (M. White) a fait consigner dans les colonnes du hansard l'année dernière et qui est très précieuse par elle-même. Bien que les honorables députés qui ont pris la parole diffèrent plus ou moins d'opinion avec l'honorable représentant de London, ils sont tous d'avis que les prix actuels des instruments aratoires, en dépit des réductions que le Gouvernement a effectuées, sont tout aussi élevés qu'ils ne l'étaient le jour où le parti libéral a pris en mains les rênes du pouvoir, sinon plus.

Des VOIX: Non, non.

M. ARTHURS: Prouvez-le. Les chiffres mentionnés par l'honorable député de London n'ont jamais été mis en doute. Il a fait observer que l'abolition de l'impôt sur les ventes a plus que compensé n'importe quelle réduction particulière faite depuis. Mes collègues, auront l'occasion de démontrer si ces chiffres ne sont pas exacts. Mais ils savent qu'ilse ne peuvent en contester l'exactitude; ils n'ignorent pas que ses arguments sont justes et que la seule chose qui a sauvé les cultivateurs de l'Ouest n'a pas été le dégrèvement des droits douaniers mais la disparition de l'impôt sur les ventes—et, en réalité, ils n'en ont pas retiré le plein avantage. Mais quel a été le résultat?

M. EVANS: Personne n'en a bénéficié.

M. ARTHURS: Le seul qui en a retiré aucun profit est le manufacturier d'instruments aratoires. L'honorable député de London a dit qu'alors que le consommateur des machines agricoles a obtenu une moindre réduction du tarif que le montant de l'impôt sur les ventes, le manufacturier a eu plus pour ses machines. Il avait l'impôt sur les ventes pour l'aider, et de plus jouissait d'un certain drawback sur les articles qui entraient dans la fabrication de ces divers instruments.

M. LEWIS: Comment mon collègue explique-t-il la fermeture des manufactures dont il a parlé l'an dernier?

M. ARTHURS: J'y viens. J'en ai une connaissance personnelle.

M. LEWIS: Si le manufacturier recevait plus pour ses produits, pourquoi fermerait-il sa fabrique?

M. ARTHURS: Je sais parfaitement que des manufactures ferment leurs portes. Mais il n'en demeure pas moins vrai que les réductions opérées ont été au détriment de la grande industrie du fer et de l'acier au Canada. Je n'emploie pas le mot "grande" dans son sens ordinaire. C'était une industrie qui prospérait, dont nous étions tous fiers et qui, conformément aux lois de la nature, devrait être couronnée de succès au pays, parce que nous possédons les plus riches mines de fer de l'univers, nos ressources houillères

sont illimitées, nous avons les hommes, les machines, mais nous en somme presque rendus au point d'importer tout notre fer des Etats-Unis. En voici un exemple. La ville que j'habite avait la bonne fortune de posséder un haut-fourneau. Il ne fonctionne plus. Savez-vous où l'outillage est allé, monsieur l'Orateur? Il a été acheté par Henry Ford et expédié aux Etats-Unis.

M. LEWIS: Il vaudrait mieux demander M. Ford d'administrer le pays.

M. ARTHURS: C'est ce qu'il semble faire. En réalité, le cas que je viens de mentionner n'est pas unique, mais il s'est présenté dans plusieurs autres villes où l'industrie du fer prédomine.

Au cours de ses observations dans ce débat, le premier ministre a cité copieusement le *Iron Age* pour montrer que la situation n'est pas aussi brillante aux Etats-Unis qu'elle pourrait l'être. Pour l'édification de mes honorables amis qui siègent à ma gauche, je vais citer moi-même des statistiques de cette publication. Elles indiquent le nombre d'ouvriers employés et les salaires payés aux hauts-fourneaux et dans les aciéries du Canada en 1920 et 1924:

	1920	1924
Ouvriers employés aux hauts-fourneaux et dans les usines..	11,874	5,886
Dans les industrie secondaires..	101,887	69,485
Salaires payés—hauts-fourneaux et usines..	$22,824,520	$7,825,286
Dans les industries secondaires..	$125,680,417	$83,806,802

Je ne prétends pas que ces résultats soient attribuables au dégrèvement des droits douaniers effectué par ce Gouvernement; je n'irai pas jusque-là, vu que je veux être juste. Mais l'incertitude au sujet du tarif dans laquelle ont été placés ces industriels les a portés à destituer des centaines et des milliers de leurs ouvriers, et il est incontestable que c'est une industrie qui devrait être maintenue au Canada. Je ferai observer de plus—et je cite encore le *Iron Age*—qu'en 1923 et 1924 la production du fer en gueuse au Canada a diminué de 52 p. 100, ce qui tend à prouver ce que j'ai dit tout à l'heure. En outre, en 1921, trente usines engagées dans l'industrie du fer et de l'acier ou ses filiales ont failli; en 1922, soixante-dix-sept; en 1923, quatre-vingt-trois; et ainsi de suite. Cela démontre jusqu'à quel point ces industries ont souffert. Je vais maintenant m'appuyer sur une autorité qui sera acceptée, j'en suis sûr, par le ministre de la Défense nationale (M. Macdonald): je veux dire le premier ministre Armstrong, de la Nouvelle-Ecosse. Je suppose même que le ministre n'a guère besoin de m'écouter vu qu'il est sans doute familier avec ce que le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse a dit à cet égard. Voici la solution suggérée par celui-ci lorsqu'il est venu à Ottawa afin d'avoir une entrevue avec le président du conseil: d'abord, une révision des droits douaniers sur le fer et l'acier et leurs produits en tenant compte des difficultés auxquelles sont en butte les acréries de la Nouvelle-Ecosse, et ainsi de suite; des droits *ad valorem* moins élevés sur l'acier à moitié fini; l'abolition de nombreuses exemptions, et le reste. Il fait remarquer que le nombre des employés de l'industrie du fer et de l'acier qui, en 1920, était de 13,874, tomba, en 1922, à 5,000; ce qui démontre la mauvaise situation de l'industrie en cette province.

L'hon. M. MACDONALD: L'honorable député veut-il bien me permettre? Lorsqu'on fait cette comparaison il est rien que juste de faire remarquer qu'en 1919-1920 les aciéries de la Nouvelle-Ecosse fonctionnaient à plein rendement pour combler les demandes de leurs produits conséquentes à la guerre.

M. ARTHURS: La guerre était finie depuis deux ans alors.

L'hon. M. MACDONALD: Oui, mais l'époque en revue suivait immédiatement la guerre,—s'y rattachait, d'une manière.

M. ARTHURS: Possible; mais l'honorable ministre ne disconviendra pas du fait que le fléchissement s'est produit; il ne niera pas non plus qu'en général les chiffres que je cite sont exacts; qu'il y a réellement un manque d'ouvrage et que les industries sont aux abois dans sa propre province.

L'hon. M. MACDONALD: En fait, les industries de la ville de Sydney fonctionnent aujourd'hui au grand train.

M. ARTHURS: Rien qu'une,—il n'y a que le haut fourneau qui fonctionne de la sorte.

L'hon. M. MACDONALD: Mais non.

M. ARTHURS: J'ai les chiffres. Qu'on me permette maintenant de citer un autre exemple des conséquences du manque d'une protection suffisante et de droits de douane assez élevés.

M. BIRD: Avant de passer à autre chose l'honorable représentant veut-il me permettre une question? Il a parlé de la possibilité de protéger le cultivateur. Supposons qu'il soit possible de faire accepter au producteur de blé un tarif de 40 cents du boisseau sur ce produit, l'honorable député concède-t-il que le fermier devrait déterminer ses prix de manière à profiter du tarif?

M. ARTHURS: J'accepte sans difficulté la première suggestion de l'honorable représen-

tant. Pour moi il est hors de doute qu'à part les producteurs de blé tous les fermiers du pays seraient fiers d'avoir la protection. Quant à celui qui cultive le blé, je crois qu'on devrait décréter un embargo contre l'exportation du blé aux Etats-Unis tant que ces derniers le frappent d'un droit d'importation; j'appuierais d'emblée une proposition en ce sens. Nous ne devrions pas laisser leurs minoteries profiter de notre blé,—parce que le blé destiné à la meunerie y est admis en franchise. Il faut tirer partie de nos circonstances. J'y reviendrai plus tard, lorsque je discuterai une autre question; j'ai hâte de terminer. l'honorable député voudrait bien me pardonner; je suis certainement disposé à faire tout ce qu'il faut pour relever la prospérité de nos cultivateurs tant dans l'Est que dans l'Ouest. Pour ma part, je crois que nous ne saurions mieux leur assurer cette prospérité qu'au moyen d'un tarif protecteur.

M. BIRD: Admettons; mais l'application du régime protecteur ne laisse pas de m'inquiéter. Mettons de côté le producteur de blé. Prenons l'éleveur; supposons que le tarif protège vigoureusement le bétail, assez toujours pour assurer des bénéfices convenables aux éleveurs. L'honorable député trouverait-il ces derniers justifiés d'exiger des prix qui leur feraient bénéficier du tarif?

M. ARTHURS: Si le fermier jouit d'un tarif protecteur sur le bétail et peut exiger des prix en conséquence, pourquoi le manufacturier ne ferait-il pas de même?

M. BIRD: C'est précisément ce que fait le manufacturier à l'heure qu'il est. Je veux savoir si l'honorable député convient que le cultivateur aurait raison d'en faire autant.

M. ARTHURS: Oh, mais la vie est trop courte; et je veux terminer. Je discuterai la chose en aucun temps avec mon honorable ami. Ce n'est pas que je cherche à éluder la question; mais j'ai certaines observations que je tiens à faire insérer au hansard et il se fait tard.

Je désire signaler une autre conséquence de la manie de modifier le tarif à tout propos. Je connais très bien la ville d'Hamilton; voilà quelques années j'y voyais construire un magnifique établissement par la compagnie Libby-Owens: une fabrique de verre à vitres, la seule au pays dans son genre. Cette compagnie fabrique son produit aux Etats-Unis depuis vingt ans sous un régime vigoureusement protecteur. Je me rappelle quand, voilà vingt ans,—je faisais le commerce de la quincaillerie,—j'importais mes premières vitres des Etats-Unis qui faisaient concurrence à la Belgique. Eh bien, on commença la construction de l'usine au coût de $2,500,000. Le droit était de 12½ p. 100; pas un honorable député ne le qualifiera d'exorbitant. Aux termes de la convention de commerce conclue avec la Belgique ce droit fut abaissé à 11½ p. 100. Mais à cause de la dévalorisation du franc belge et étant donné que notre Gouvernement n'a accordé aucune protection pour contrebalancer cette dévalorisation, le droit sur cet article a baissé en réalité à moins de 3 p. 100. Le résultat est que cette fabrique, qui employait 800 ou 900 ouvriers, est fermée et que son capital de $2,500,000 reste improductif.

M. EVANS: N'y a-t-il pas un droit qui va jusqu'à 35 p. 100 sur le verre à glaces?

M. ARTHURS: Je parle de la vitre ordinaire, non pas du verre à glaces. L'honorable député devrait examiner le tarif douanier. Ordinairement le droit est de 11½ p. 100; il peut le vérifier lui-même. Mon honorable collègue pourra s'en assurer plus tard, mais le fait est que cette fabrique est close. Elle employait, l'an dernier, ou la dernière année de son exploitation, 59,000 tonnes de matières premières absolument canadiennes et elle expédiait 18,000 tonnes de produits, soit en tout 77,000 tonnes. Cette même usine employait 3 millions de pieds de bois pour ses caisses et je ne sais combien de milliers de tonnes de paille et autres matières pour l'emballage. Rien que pour le transport, cela représente une jolie somme: 77,000 tonnes de marchandises représentent presque cent trains de trente-huit wagons chacun. Mon honorable collègue peut calculer lui-même ce que cela signifie. Qui en a souffert et qui y a gagné? Pas un de nous ne peut dire qu'il a payé la vitre même un quart de sou moins cher l'an dernier qu'auparavant. Mais voilà 800 ouvriers sans travail et 77,000 tonnes de matériaux de moins à transporter. A la suite de la fermeture de cette fabrique, la demande a diminué beaucoup pour le bois, la paille et d'autres produits. Qui en a profité?

M. EVANS: L'honorable député veut-il nous dire comment il se fait que cette fabrique ait fermé ses portes, alors qu'elle jouissait d'une protection de 11 p. 100?

M. ARTHURS: L'honorable député me permettra de le reprendre. Je n'ai rien dit de la sorte. J'ai dit qu'il y avait une protection nominale de 11 p. 100, mais qu'en réalité elle n'était que de 3 p. 100 à cause de la dévalorisation du franc belge et de la concurrence que nous faisait la Belgique. Mais même si cette maison a fermé ses portes tout en jouissant d'une protection de 11 p. 100,

qui en a profité? Mon honorable collègue ne paie pas moins cher pour la vitre qu'il achète.

M. EVANS: Pourquoi a-t-elle abandonné les affaires? Une protection de 11 p. 100 constitue un véritable avantage.

M. ARTHURS: L'honorable député connait-il la situation réelle ou y a-t-il songé? A-t-il jamais pensé que la Oliver Plough Company se transporte aux Etats-Unis et qu'elle ne fabriquera plus de machines aratoires au Canada?

M. EVANS: L'honorable député a dédaigné ma question. Il se trouve que je sais pourquoi la maison Libby-Owens ne peut pas lutter avec les autres verreries.

M. ARTHURS: Je ne traite pas le sujet avec mépris, au contraire. C'est à regret que je cite ces résultats; cela me fait de la peine de voir le tort qu'on fait à nos industries. Les résultats ne font aucun doute; les faits se passent de commentaires. Cette fabrique est fermée et le prix du verre n'a pas diminué pour le consommateur canadien. Cela n'a eu aucun avantage pour le pays, personne au Canada n'en a bénéficié; ce sont les Belges et les Allemands qui en ont retiré tout le profit. Si mon honorable collègue veut faire des lois en faveur des Belges, libre à lui, mais je ne le suivrai pas dans cette voie.

Qu'on me permette de traiter brièvement la question de notre marché domestique. Nous consommons dans le pays même 85 à 90 p. 100 de tous nos produits. D'après les autorités américaines, 97 ou 98 p. 100 des produits des Etats-Unis sont consommés sur place. Je cite les chiffres donnés par l'*Economist* qui, je crois, sont assez exacts. Ici même, il y a quelque temps, le leader du parti progressiste a parlé avec un certain mépris du marché domestique. Jusqu'à quel point l'honorable député et ses collègues tendent-ils par leurs actes à négliger ce marché? Jusqu'à quel point plutôt tendent-ils à engager le Canada à envoyer de plus en plus de ses produits à l'étranger dans l'espoir de trouver un débouché. Vu que les Etats-Unis sont le pays le plus riche du monde actuellement —cela ne fait pas de doute—et que leur commerce extérieur ne représente que 2 ou 3 p. 100 de leur commerce total, je demande si c'est chez eux ou bien à l'étranger qu'ils ont acquis leur richesse. A cela il ne peut y avoir qu'une seule réponse: Les Etats-Unis font leur argent sur le marché domestique. Certes ils prêtent à l'étranger et y expédient leur excédent de fabrication, mais c'est dans le pays même qu'ils font leur argent. Plus vite nous suivrons leur exemple, mieux cela vaudra pour nous.

La Grande-Bretagne a pris soin de se protéger contre la main-d'œuvre à bon marché. J'ai entre les mains les projets de loi du gouvernement pour remplacer la Loi pour la sauvegarde des industries. D'après la loi projetée,—et il est probable qu'elle sera votée— on pourra imposer un tarif beaucoup plus protecteur que le Canada ait jamais eu depuis nombre d'années. En réalité, sous l'empire de la loi de sauvegarde des industries il existait des tarifs de 50 et 60 p. 100 dans ce pays soi-disant libre-échangiste. Je voudrais appeler l'attention de mes amis progressistes sur le fait qu'il n'existe pas au monde, actuellement, un pays ayant un tarif plus bas que celui du Canada. Pour être exact, tous les pays du monde relèvent leurs tarifs considérablement. L'Etat libre d'Irlande place sur divers articles des droits plus élevés que jamais auparavant. Les Indes Anglaises ont porté leur tarif de 11 à 15 p. 100 et, sur certains articles, il y a eu une augmentation de droits de 20 à 30 p. 100. Pas plus tard que l'an dernier, on a mis en vigueur un tarif relevé sur les produits du fer et de l'acier. Depuis la guerre, l'Australie a relevé ses tarifs à quatre reprises différentes. Aujourd'hui, elle possède non seulement un tarif élevé, mais aussi une loi anti-dumping. De plus, elle peut évaluer les importations à des prix correspondant aux prix des articles australiens similaires. En d'autres termes, le prix vendant des manufactures australiennes constitue la valeur imposable des marchandises importées en Australie.

M. LEWIS: La loi australienne anti-dumping est-elle pire que celle qui est actuellement mise en vigueur au Canada?

M. ARTHURS: Par malheur, nous n'avons pas de loi anti-dumping.

M. LEWIS: N'en avons-nous pas une?

M. ARTHURS: Non, pas qui vaille la peine.

M. LEWIS: Mon honorable ami devrait le demander aux fonctionnaires des Douanes.

M. ARTHURS: Elle devrait être quinze fois plus stricte; c'est une véritable loi qu'il nous faut. Voyez comment les Etats-Unis mettent en vigueur leur loi anti-dumping. Parce que les hauts fourneaux du Soo peuvent livrer leurs produits en payant moins cher de transport à Cleveland et autres endroits sur les Grands lacs, les Etats-Unis appliquent leur loi anti-dumping contre le Canada. Comparez un peu cela avec le genre de loi que nous avons.

M. STEWART (Humboldt): Mon honorable ami est-il d'avis qu'une loi anti-dumping quinze fois plus stricte que la loi actuelle cadrerait bien avec le tarif modéré qu'il nous dit favoriser?

M. ARTHURS: Elle empêcherait absolument le dumping; je ne veux pas de demi-mesures. A Terre-Neuve on a établi une augmentation de 5 p. 100 pour ainsi dire sur toutes les marchandises importées. Au Sud-Africain le tarif a été relevé en 1919, 1921, 1922 et 1923, pour presque tous les articles du commerce. En 1920, la Guyane Anglaise a augmenté les droits *ad valorem* d'un tiers. De temps à autre, les tarifs ont été constamment relevés. En 1921, on a imposé une surtaxe de 15 à 30 p. 100 et, en 1922, cette surtaxe a été augmentée encore de 15 à 25 p. 100.

M. STEWART (Humboldt): L'honorable député entend-il qu'il empêcherait toutes les marchandises susceptibles de faire concurrence aux articles canadiens d'entrer sur le marché canadien?

M. ARTHURS: Non, je ne parle pas du tout de cela. Le cerveau de mon honorable ami semble mal fonctionner. Nous parlons de la loi anti-dumping et pas d'autre chose. Au Honduras Anglais, on a vu une augmentation de 33⅓ p. 100

M. STEWART (Humboldt): Puisqu'il refuse de nous donner des explications quand on les lui demande, j'imagine qu'il est inutile de lui demander ce qu'il entend par une loi anti-dumping.

M. ARTHURS: J'ai sous les yeux une liste de tous les pays d'Europe, d'Amérique et de l'empire britannique et, dans chacun, les tarifs ont été relevés depuis la guerre, certaines augmentations étant remarquables et allant de 500 à 1,000 p. 100. Mon intention n'est pas de la lire, mais la liste est ici si des députés veulent l'examiner.

J'ai quelques mots à ajouter touchant la situation des transports et je désire faire remarquer, surtout à mes amis de l'extrême gauche, que la grande difficulté dans toutes les entreprises du Canada n'est pas tant que notre tarif est trop haut ou trop bas, mais que nos tarifs de transport sont trop élevés. Sans parler du tout du tarif, nous versons aux chemins de fer 500 millions par an approximativement. L'an dernier, nous avons versé 120 millions aux douanes, ou en d'autres termes, nos transports nous coûtent quatre fois plus cher que tous les droits de douane. Une réduction de 5 p. 100 sur les tarifs de transport, ce qui ne serait pas excessif, équivaudrait à une réduction de 20 p. 100 dans notre tarif douanier, ce qui donnerait à nos amis progressistes 14 p. 100 davantage sur les machines qu'ils importent au Canada. Ceci indique la gravité de la situation et tout en ne prétendant pas m'ériger expert en transports ou m'être préparé le cerveau à étudier les tarifs de transport, il m'est absolument impossible de comprendre pourquoi un wagon chargé de blé allant à Fort-William pour être transformé en farine qui sera consommée à Fort-William paye deux ou trois fois plus cher de transport que si ce blé allait à Fort-William, pour y être moulu et expédié à l'étranger. Telle est la situation dans l'Ontario. Le transport de la marchandise qui nous est destinée nous coûte beaucoup plus que le prix de transport des produits consignés beaucoup plus loin. J'ai fait remarquer l'année dernière que le National-Canadien avait fixé le tarif de Drumheller à Toronto, ou ailleurs dans l'Ontario, à 9 dollars la tonne, soit 450 dollars par wagon, tandis qu'il transportait la vaisselle, article beaucoup plus dispendieux à manœuvrer, de Vancouver à Halifax, mille milles plus loin, à raison de 360 dollars par wagon, soit 90 dollars de moins que le wagon de houille consigné dans l'Ontario. Je ne puis découvrir aucune raison à cela et c'est ce qui me fait dire que la question des tarifs-marchandises est l'une des plus importantes à régler. L'état de chose actuel me paraît inexplicable et il doit y avoir quelque moyen d'y remédier.

Le bois à pâte est un autre sujet auquel l'on n'a pas, ce me semble, touché. Quelques honorables députés l'ont à peine approché. Une commission a étudié pendant deux ans, et elle eût continuée cinq à six ans encore si nous n'eussions mis le holà, la question du bois à pâte. En définitive le Gouvernement dut la rappeler au moment où elle entreprenait le tour du monde. Cette commission a coûté entre soixante-quinze à quatre-vingts mille dollars, et son rapport ne conclut à rien. Une campagne se poursuit actuellement en Canada pour et contre l'interdiction de l'exportation du bois à pâte. Le public n'est pas au fait de la situation, car s'il l'était il s'opposerait à l'interdiction. Je me crois au courant, et je m'oppose à l'interdiction pour différentes raisons, mais surtout parce que dans l'Ontario et le Manitoba, nous avons deux sortes de bois à pâte. Nous avons l'épinette ordinaire et un peuplier qui se propage continuellement, particulièrement dans cette province et que nous ne trouvons pas à placer actuellement. Je crois qu'on en utilise entre dix à vingt mille tonnes dans cette province. Même si je n'en avais pas d'autres, je serais donc, pour cette raison, opposé à l'embargo. Mais j'approuve un droit d'exportation. Peu m'importe que mon entourage pense comme moi ou non. Je

dis franchement que je suis opposé à l'exportation de la matière première que l'on peut fabriquer au Canada. Je suis opposé à l'exportation de l'amiante à l'état naturel parce que nous commandons la clientèle mondiale. Je suis opposé à l'exportation du cuivre ou du nickel non affinés parce que nous devrions pouvoir en commander la production et régler les prix et assurer ainsi autant de travail à nos ouvriers. De même, je conseille au Gouvernement de frapper l'exportation du bois à pâte d'un droit de 50c. la corde la première année, 1 dollar la deuxième, 1 dollar 50c. la troisième, et ainsi de suite. Le colon ou le propriétaire n'en souffrirait pas, il en bénéficierait plutôt, car les Américains, sachant que le droit hausse graduellement, chercheraient à se procurer le bois au plus bas prix possible. Calculé sur l'exportation actuelle de 1,400,000 cordes annuellement, le revenu de cette source serait de $700,000, que l'on pourrait appliquer aux besoins généraux du pays ou à la protection de nos forêts contre l'incendie et, ce qui est pire encore peut-être, les insectes destructeurs. Il me semble donc que le Gouvernement doit étudier sérieusement la question d'établir un droit d'exportation sur le bois à pâte. Et, encore une fois, je tiens à conserver aux nôtres l'exploitation des ressources que nous possédons.

M. CARRUTHERS: Si vous releviez assez le droit d'exportation, cela ne reviendrait-il pas au même que l'interdiction?

M. ARTHURS: Ma proposition ne comprend pas un droit aussi élevé. Le prix du bois à pâte varie. Le ministre du Rétablissement civil des soldats m'a dit l'autre jour que l'épinette ordinaire à pâte se vend entre $14 à $16 la corde dans les Cantons de l'Est. Sauf erreur, je crois que dans l'Ontario un des endroits aussi accessible, le prix serait probablement de $10, en sorte que 50c ou 1 dollar de plus aurait peu d'effet sur l'exportation. Ce serait autant de revenu additionnal et si les circonstances s'y prêtaient, le Canada pourrait peut-être attirer ici de nouveaux établissements américains.

M. BROWN: L'honorable député a parlé d'élever d'année en année le prix, disons, de cinquante cents à un dollar. Je crois l'avoir bien saisi. Il a dit que les Américains, sachant que ce prix allait être élevé, viendraient et achèteraient. On m'a dit, l'autre jour, que les Américains, craignant l'embargo, ont acheté plus que de raison, et que, en conséquence, le prix du bois à pâte est tombé aujourd'hui. Est-ce bien vrai?

M. ARTHURS: D'après mon expérience, je dirai qu'une telle situation est impossible. Le bois à pâte que nous avons dans cette province constitue une propriété privée et la production vient en grande partie des cultivateurs qui coupent le bois au cours de l'hiver, avec l'aide de quelques employés supplémentaires, et la quantité de bois disponible au cours de cette saison est plus ou moins limitée. La quantité est limitée à cause de la difficulté de se procurer la main-d'œuvre et à cause des conditions climatériques. Si la neige vient en abondance, le rendement de bois à pâte diminue. Si les conditions ne sont pas favorables, il ne s'en coupe pas du tout. Conséquemment, je ne vois pas que les achats de nos amis les Américains puissent produire le moindre effet. C'est là ce que j'ai constaté.

M. CARRUTHERS: Ce bois à pâte ne se détériore-t-il pas très rapidement? On me dit que oui, et que l'on ne peut obtenir une offre si on le garde pendant un certain temps, car il perd sa valeur pour la fabrication de la pâte et du papier.

M. ARTHURS: Il ne se détériore pas du tout, s'il est empilé. Si vous visitez une de ces usines à pâte, vous y verrez d'immenses piles de bois qu'on y laisse pendant huit ou dix ans. Si on y laisse l'écorce, le bois se détériore. Quant à la détérioration chez le cultivateur, ce dernier ne peut jamais accumuler une quantité de bois. Les cultivateurs exploitent sur une petite échelle; ils en ont quelques cordes ici et là; mais toutes ces petites opérations donnent un rendement de plusieurs millions de cordes. Le cultivateur peut facilement prendre soin de sa production.

M. BROWN: Sur qui retomberait la taxe d'exportation?

M. ARTHURS: C'est au Gouvernement d'en décider.

M. BROWN: En définitive, le colon qui produit ce bois à pâte en retirerait moins.

M. ARTHURS: J'ai dit au début que telle n'était pas mon opinion. Je crois que les Américains ou les autres personnes, qui désirent obtenir le bois à pâte, supporteraient facilement cette légère augmentation de 50c. la corde, et je crois qu'elle serait d'un dollar dans un an.

Je veux ajouter quelques mots avant de terminer. Nous avons besoin aujourd'hui d'une politique quelconque pour développer notre pays. Toute politique qui assurera ce résultat fera disparaître la plupart de nos difficultés, surtout celles qui ont trait à la dette et aux impôts. J'ai certaines notes relatives aux impôts, mais je vais épargner à la Chambre la fatigue de les entendre: ce sera pour plus

tard. Nous avons besoin au Canada d'une population plus nombreuse, de gens qui établiront un foyer, qui seront heureux, qui gagneront un salaire raisonnable et trouveront un emploi stable. Si un homme travaille, que fait-il de son salaire? Il le dépense, et ses achats contribuent à procurer de l'emploi pour les autres et à améliorer les conditions sous tous rapports. Il lui faut se nourrir, se vêtir, s'abriter, lui et sa famille. Il paye des taxes à sa municipalité et au Gouvernement, allégeant ainsi le fardeau des autres. Mais s'il est sans emploi, il lui faut ou émigrer ou être à la charge de la société.

Le parti dont je suis un humble adhérent ne se compose pas de pessimistes. Nous avons foi au Canada, mais nous voulons conserver ce pays pour les Canadiens. Nous accueillons les immigrants avec plaisir, pourvu qu'ils soient disposés à devenir de bons citoyens. Nous avons foi en nos ressources naturelles et en sommes fiers; mais aussi nous croyons qu'il est impossible d'exploiter ces ressources, ou de ramener la prospérité dans ce pays, avec la politique que suit le gouvernement actuel.

M. LAVIGUEUR (Texte): Monsieur l'Orateur, l'honorable député qui vient de reprendre son siège nous a dit, au début de son discours, qu'il était le soixante-dix-huitième à parler sur la question qui est présentement soumise à la Chambre: le budget. Cet honorable député dit qu'il ne voit absolument rien dans ce budget; que c'est un budget insignifiant, qui ne veut rien dire. Je présume que l'honorable député de Parry-Sound (M. Arthurs) en est arrivé à cette conclusion après avoir écouté les nombreux discours qui ont été prononcés sur le sujet par ses amis. Puisque ce budget a provoqué une discussion si longue, c'est évidemment qu'il n' y a pas lieu de s'alarmer, et nous pouvons affirmer, dès maintenant, que la politique du gouvernement actuel est une politique de progrès, de prospérité, et surtout une politique qui ne peut en aucune façon nuire aux intérêts du pays tout entier.

L'an dernier, monsieur l'Orateur, on se plaignait que les quelques légers changements faits au tarif occasionneraient la ruine du pays et la fermeture d'un grand nombre de nos industries. Le peuple de ce pays a constaté que rien de tel ne s'est produit. La Chambre elle-même a été heureuse de constater que le budget voté l'année dernière était véritablement dans l'intérêt du peuple canadien. Les industries que l'on craignait d'être affectées par ces légers changements ont augmenté le chiffre de leur production au lieu de le diminuer, et le peuple du pays en a bénéficié.

Monsieur l'Orateur, le député de Parry-Sound a tenu le Gouvernement responsable de l'exode des Canadiens vers les Etats-Unis; l'honorable député a prétendu que depuis trois ans au delà de 500,000 Canadiens ont quitté le pays pour aller s'établir aux Etats-Unis. Il aurait dû dire à la Chambre quelle en était la cause, au lieu de tenir le gouvernement actuel responsable de cet état de choses. D'ailleurs, l'honorable député sait fort bien que, durant la période difficile de la guerre—de 1914 à 1918—, nous étions occupés, de par la volonté du gouvernement tory, qui dirigeait alors les affaires du pays, à envoyer jusqu'à notre dernier homme de l'autre côté de l'océan et à dépenser jusqu'à notre dernière piastre, pour la guerre. Mais, hélas, quel contraste entre notre attitude et celle des Américains! Pendant que nous envoyions nos soldats combattre dans les rangs des alliés, nos bons amis les Américains, eux, accumulaient des millions. Certes, l'attraction était grande pour les Canadiens qui ne pouvaient aller à la guerre, et, alors que nos industries étaient paralysées par la fabrication des munitions ou autrement, nos Canadiens, dis-je, étaient attirés vers les Etats-Unis, par les salaires fabuleux qui étaient payés dans ce pays où l'on profitait de la guerre pour accumuler des millions en fournissant aux alliés tout le matériel dont ils pouvaient avoir besoin. Monsieur l'Orateur, le gouvernement tory n'est-il pas un peu la cause du départ des nôtres vers les Etats-Unis pendant cette période-là? Et, malheureusement, cet état de choses s'est continué après la guerre, à cause de la situation pénible dans laquelle le gouvernement tory avait placé notre pays. Ce qui se passe depuis quelques années est la conséquence de ce qui s'est fait sous le régime tory. L'honorable député de Parry-Sound a, en outre, affirmé que la population de ce pays n'a pas augmenté; il se trompe, car elle a augmenté, et, avec l'immigration saine que nous attirerons ici, et surtout avec la bonne politique de l'honorable ministre de l'Immigration, nous pouvons espérer une plus forte augmentation de notre population, ce qui nous aidera à porter le fardeau que nous a légué l'ancien gouvernement.

Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat. Je croyais, comme l'honorable député de Parry-Sound, que le temps déjà consacré à la discussion du budget était plus que suffisant pour éclairer toute la députation et toute la population du Canada. Tout de même, je crois qu'il est de mon devoir d'adresser des félicitations à l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb) pour le budget qu'il a soumis à la Chambre.

Ce budget sera certainement approuvé par la Chambre et par tous les bons Canadiens, tous les Canadiens bien pensants, car c'est le meilleur qui pût être présenté dans les circonstances, étant donné la situation difficile dans laquelle le pays se trouve actuellement. Je voulais surtout, comme l'a fait l'honorable député de Québec-Sud (M. Power), rappeler à cette Chambre les obligations du Gouvernement envers une certaine partie du district de Québec et plus particulièrement envers la ville de Québec. Je veux parler du port de Québec et de certains travaux urgents dont il est absolument nécessaire que le Gouvernement s'occupe sans délai.

En premier lieu, je désirerais mentionner certains travaux de développement du port de Québec. Cette question n'est pas nouvelle; elle a été discutée dans cette Chambre depuis nombre d'années; moi-même j'ai eu l'occasion, chaque session, depuis neuf ou dix ans, de revendiquer, avec mes collègues de Québec, les droits de la ville de Québec, à ce sujet.

Avec tous les autres députés du district et de la ville de Québec, j'ai regretté qu'il n'ait pas été possible au Gouvernement, l'an dernier, à cause de circonstances plutôt pénibles, d'accorder à la ville de Québec les mêmes octrois—considérables, il est vrai,—que ceux qui ont été accordés à d'autres villes, en particulier pour le port de Vancouver, pour le pont de la rive Sud, à Montréal, pour lequel on a voté sept millions, et pour le viaduc de Toronto, pour lequel la Chambre a voté dix-huit millions. Et dernièrement encore, l'on votait $7,000,000 pour l'amélioration des murs de soutènement, à Toronto, afin d'établir de jolies promenades pour nos concitoyens de la Ville Reine, de la province d'Ontario.

Tous les montants votés pour ces travaux, je n'ai pas à les critiquer; puisque le Parlement les a votés après mûres délibérations, c'est qu'il était urgent de faire ces dépenses pour le développement de certains endroits du pays. Mais Québec a des réclamations légitimes, Québec a droit à la considération de ces réclamations, et c'est pour cela que je viens de nouveau, ce soir, comme je l'ai fait à chaque session, demander justice, justice égale pour la province de Québec qui a contribué largement à l'avènement du gouvernement actuel et qui a pu le maintenir au pouvoir pendant quatre ans, permettant ainsi au pays d'être gouverné d'une manière aussi avantageuse qu'il l'a été sous l'habile direction de notre dévoué chef, le digne successeur de sir Wilfrid Laurier, le très honorable premier ministre (M. Mackenzie King). Et si la province de Québec a donné un appui sincère à la présente administration, c'est que cette province, indignée de la manière dont elle avait été traitée par le gouvernement tory, de 1911 à 1921, a voulu se venger de ce gouvernement tory en envoyant siéger aux côtés du premier ministre, soixante-cinq députés, représentant les soixante-cinq comtés de cette province.

La province de Québec, monsieur l'Orateur, ne demande pas de faveurs; j'ai répété la chose à chaque session. La ville de Québec demande tout simplement au Gouvernement de remplir les obligations contractées envers elle et le port de Québec, obligations admises par les gouvernements qui se sont succédés depuis quinze ou vingt ans, et reconnues par les engagements solennels d'un des premiers ministres de l'administration qui a précédé le gouvernement actuel; je veux parler de sir Robert Borden, ancien premier ministre du Canada, qui, en maintes circonstances, a reconnu les droits et les réclamations de la ville de Québec et à même promis de faire la l'adjudication des contrats.

Non seulement nous avions des engagements moraux, de la part du Gouvernement, mais il y avait plus que cela: il y avait des contrats notariés entre le gouvernement fédéral et la ville de Québec. Ces contrats n'ont pas été respectés par l'ancien gouvernement, malgré les promesses faites et malgré qu'il en avait reconnu la légalité. Monsieur l'Orateur, le gouvernement actuel a aussi promis, comme ses prédécesseurs, de faire droit aux légitimes réclamations de la ville de Québec.

Je veux maintenant rappeler à la mémoire de cette Chambre le discours que prononçait, le 22 octobre 1913, au Château Frontenac, à Québec, le très honorable sir Robert Borden, et par lequel il annonçait aux citoyens de Québec que le gouvernement fédéral se rendait à leurs demandes et exécuterait les travaux nécessaires pour le développement du port de Québec, tel que promis et en conformité des engagements existants. Sir Robert Borden déclarait, dans le temps, que le développement du port de Québec n'était pas une affaire locale, mais qu'il était de l'intérêt du pays tout entier que l'on dépensât des millions pour l'amélioration de notre port. Si on veut bien me le permettre, je donnerai lecture de quelques passages de ce discours de sir Robert Borden, qui sont contenus dans un discours que je prononçais ici, le 15 septembre de l'année 1919. Voici dans quels termes sir Robert Borden s'exprimait au sujet des travaux du port de Québec: (Je ferai part de la version anglaise que j'ai en ma possession dans le moment et qui rapporte fidèlement les paroles

et les expressions dont s'est servi, en cette circonstance, sir Robert Borden):

M. le maire et messieurs,

Permettez-moi, tout d'abord, de vous remercier cordialement de l'aimable hospitalité des citoyens de cette ville qui ont bien voulu m'offrir la bienvenue de ce banquet et de cette réception. Que nous nous inclinions ou non au pied du même autel, et que nous soyons affiliés à un parti ou à un autre, nous sommes unis dans une fière espérance en l'avenir de notre patrie, dans la perspective de ses progrès merveilleux, dans la liberté de ses institutions, et dans la grandeur de sa destinée.

Il accueille une idée inspiratrice

Votre bienvenue elle-même est pour moi un sujet d'inspiration facile, mais je ne puis oublier celle qui me vient au souvenir du passé chaque fois que je me trouve en votre ville. Ici même, il y a plus de trois cents ans, furent jetées les bases du Canada d'à présent. S'il a fallu, depuis la naissance de ce Dominion, que la foi, le courage et la persévérance se transmettent des fondateurs de la Confédération jusqu'à nous, combien devons-nous admirer la foi, le courage et la volonté des pionniers qui ont consacré leur énergie à conquérir à la civilisation et à la chrétienté les vastes solitudes de ce monde occidental. Puisse l'idéal de notre peuple être toujours soutenu par la mémoire du noble but qui inspirait les premiers colons du Canada lorsqu'ils commencèrent la tâche que nous sommes chargés de continuer.

Québec a un privilège unique, parmi toutes les villes canadiennes, dans l'association de son passé à ses présentes ambitions. Cependant, lorsque l'on considère la majesté de sa situation à l'entrée de la plus belle voie du monde, le poste qu'elle commande à la tête du golfe St-Laurent, qui emprisonne comme dans un immense bassin une partie de l'océan, l'immense territoire, qui n'est encore qu'en partie défriché, et qui entoure votre cité comme un domaine, lorsque l'on considère surtout les avantages qu'elle offre au progrès de l'industrie et du commerce, on ne peut manquer de comprendre l'importance qu'il y a de faire progresser et d'outiller son port de mer afin de la mettre en état de rivaliser enfin à chance égale avec les autres villes maritimes de ce continent et d'obtenir sa juste part du commerce d'importaion et d'exportation de notre pays.

Quelles que soient les divergences d'opinion entre les partis politiques du Canada, je suis certain qu'ils conviennent avec nous qu'il faut outiller convenablement les grands ports nationaux de ce pays, si l'on veut qu'ils remplissent leur utilité. C'est dans ce but que je désire vous annoncer ce soir quels sont les travaux que le Gouvernement croit nécessaires et qui seront accomplis à Québec pour l'amélioration de son port de mer.

Il faut voir loin dans l'avenir

En abordant une telle question, l'on comprend qu'il ne suffit pas de rencontrer les besoins d'aujourd'hui et de demain, mais qu'il faut absolument construire de façon à pourvoir aux besoins de l'avenir.

En vue du développement énorme du trafic qui viendra probablement de l'Ouest en votre ville, en vue des perveilleuses perspectives que fait prévoir pour elle la situation que je viens de décrire et en vue aussi de nous préparer convenablement aux besoins de l'avenir, le gouvernement a cru sage d'acquérir des propriétés considérables sur les rives du fleuve. Nous avons fait l'acquisition de trois milles de rivage entre Sillery et le Cap Diamant. Nous avons aussi acheté nombre d'autres propriétés entre le Cap Diamant et le marché Champlain. Ces magnifiques terrains du bord de l'eau permettront au Gouvernement et à la commission du havre de pourvoir aux besoins futurs du commerce maritime de Québec. J'espère que vous conviendrez avec moi que le Gouvernement a pris toutes les mesures de prudence qu'il fallait apporter à la préparation de travaux aussi gigantesques. En accomplissant cette œuvre, nous avons conscience de travailler non seulement dans l'intérêt de Québec, mais du Canada tout entier. En effet, notre jeune pays a besoin de se préparer plus que jamais à l'agrandissement de son commerce maritime.

Plus tard, si le besoin s'en fait sentir, il sera facile de relier la double voie de la gare du marché Champlain au Bassin Louise. Ce trait d'union faciliterait encore le transport des marchandises qui pourrait se faire de nuit afin de ne pas nuire au trafic quotidien de la basse-ville. Quoique la gare commune, dont le Gouvernement se servira de concert avec le Pacifique-Canadien, doit suffire aux principaux besoins du commerce, nous avons jugé utile de construire une autre gare sur l'emplacement du marché Champlain, à l'avantage de cette partie de la population qui demeure de ce côté. Les plans de cette gare sont en préparation. Les travaux commenceront à une date prochaine et seront poursuivis sans délai.

L'œuvre de la Commission du port.

Permettez-moi maintenant de parler de l'œuvre accomplie par la nouvelle commission du port de Québec depuis sa nomination, il y a moins d'un an.

Deux ingénieurs anglais éminents, experts en outillage maritme, furent chargés de préparer un plan général des besoins immédiats et futurs de votre port. Le plan qu'ils soumirent fut étudié attentivement par la Commission qui s'aboucha à ce sujet avec les compagnies de chemins de fer, les compagnies de paquebots, les pilotes et autres personnes compétentes en la matière, et qui conclut que les propositions de ces ingénieurs devaient être agréées. On a donc préparé des plans en conséquence et l'ouvrage est maintenant commencé. Le mur de soutènement du côté de la rivière Saint-Charles est actuellement en construction...

Etant moi-même fortement convaincu de la nécessité d'outiller nos ports, j'ai pris un vif intérêt personnel aux projets concernant l'équipement et l'outillage du port de Québec. Je n'ai pas besoin de vous assurer que M. Pelletier a été infatigable dans ses efforts pour arriver aux résultats que vous savez. Laissez-moi ajouter que M. Cochrane, M. Rogers et M. Hazen ont accordé l'attention la plus sympathique et la plus bienveillante à toutes les propositions raisonnables faites pour la réalisation de ces projets. Les travaux que je viens de mentionner nécessiteront la dépense de grosses sommes, mais ces dépenses sont amplement justifiées par le but national que l'on se propose.

Vous voyez, monsieur l'Orateur, que les prétentions de la ville de Québec ont été reconnues et admises non seulement par le gouvernement actuel, mais par l'ancien gouvernement, en 1913.

Le très hon. M. MEIGHEN: Hear! Hear!

M. LAVIGUEUR: Maintenant, monsieur l'Orateur, l'ancien gouvernement a interrompu les travaux commencés à Québec; la guerre est survenue; on a invoqué le prétexte de la guerre, et les travaux du port de Québec ont été arrêtés.

L'an dernier on nous a dit, lorsque nous avons demandé de mettre à exécution les promesses et engagements du gouvernement fédéral envers la ville de Québec, que la demande de la Commission du port de Québec avait été soumise un peu tard pour qu'on puisse s'occuper de cette question. Je regrette le retard apporté pour commencer ces travaux d'une manière permanente. Un mon-

tant de $500,000 a été mis à la disposition du port de Québec et des travaux préliminaires ont été commencés. Des travaux assez considérables ont été exécutés, l'automne dernier, et, maintenant, nous demandons au Gouvernement de remplir les engagements contractés par l'ancien gouvernement qui n'a tenu ni ses promesses, ni ses engagements, et qui n'a pas même tenu compte des contrats notariés passés avec la ville de Québec. Nous demandons donc au gouvernement actuel d'agir et d'agir immédiatement; de rendre justice à la ville de Québec. Nous, les députés du district de Québec, nous comptons sur le bon vouloir du Gouvernement, et nous espérons que nous obtiendrons justice,—nous n'en avons aucun doute,—et que le montant nécessaire sera voté pour continuer ces travaux. Puisqu'on a voté dix millions pour le port de Vancouver et vingt-cinq ou trente millions pour le viaduc de Toronto, nous espérons que le montant de dix millions, demandé par la Commission du port de Québec, nous sera accordé. C'est ce que nous attendons du gouvernement actuel. Pour ma part, monsieur l'Orateur, à titre de fervent partisan du Gouvernement, j'espère ne pas être déçu et je compte bien que le Gouvernement rendra justice à la ville de Québec.

En outre des droits que j'ai énumérés tout à l'heure, la ville de Québec en a d'autres, monsieur l'Orateur. Elle a souscrit pour la construction de chemins de fer, qui sont maintenant la propriété de l'Etat, des montants qui n'ont été dépassés nulle part ailleurs au Canada. De plus, la ville de Québec a cédé, en pur don, une propriété, évaluée dans le temps à deux ou trois millions, pour la gare Union; et, pour les travaux du port de Québec, elle a donné, presque gratuitement—pour la minime somme de $60,000,—une propriété qui était évaluée à au delà de trois millions. La ville de Québec, de plus, a souscrit $650,000 pour la construction du chemin de fer du lac Saint-Jean et pour le Canadian Northern. La ville de Québec a fait plus pour aider la construction des chemins de fer et le développement de son port que toute autre ville du Canada.

On dira peut-être—et il me semble, monsieur l'Orateur, que j'ai déjà entendu poser cette objection,—que la Commission du port de Québec est endettée envers le gouvernement fédéral et ne paie pas les intérêts. Eh bien, si la Commission du port de Québec n'a pas toujours payé ces intérêts, Québec a fourni son port pour le débarquement des immigrants, et si chaque immigrant débarqué à Québec avait payé seulement la modique somme de cinquante sous, je crois que cela aurait amplement suffi à payer les intérêts dûs par la commission du port. Et d'ailleurs, avec les sommes souscrites par la ville de Québec, cela paye amplement les intérêts sur les arrérages que la commission du port de Québec pourrait devoir.

Mais, monsieur l'Orateur, chaque piastre qui a été dépensée dans le port de Québec, on l'a chargée, contrairement à ce qui se faisait ailleurs, on l'a chargée à la Commission du port de Québec. Si l'on calculait les millions qui ont été engouffrés dans le fleuve Saint-Laurent, pour tenir le chemin libre entre Québec et Montréal, et si l'on tenait compte de tous les travaux qui ont été exécutés, soit dans le port de Montréal, soit dans d'autres ports, par le département des Travaux publics, travaux qui n'ont jamais été chargés aux commissions de ces ports, l'on verrait que l'on a fait beaucoup plus ailleurs qu'on n'a fait à Québec. Comme je viens de le dire, chaque fois qu'on a dépensé une piastre dans le port de Québec, on l'a chargée à la commission du port, tandis qu'ailleurs le procédé n'était pas le même.

Eh bien, aujourd'hui nous comptons sur nos ministres, nous comptons sur notre gouvernement, nous comptons sur la Chambre, afin que l'on rende justice à Québec et que l'on donne au moins $10,000,000 à Québec, afin que la commission du port puisse mettre son plan d'ensemble à exécution et puisse développer notre port, dans l'intérêt de la ville de Québec, dans l'intérêt de la province et, comme le disait si bien sir Robert Borden, dans l'intérêt du pays tout entier.

M. CANNON: L'honorable député veut-il me permettre une question? Au début de ses remarques, l'honorable député a cité un discours de sir Robert Borden, alors qu'il était premier ministre du Canada. Est-ce que le gouvernement de sir Robert Borden a mis à exécution les promesses de son premier ministre, faites à Québec?

M. LAVIGUEUR: Le gouvernement du temps n'a jamais mis à exécution les promesses et les engagements contractés par le gouvernement de sir Robert Borden, pas plus que le gouvernement qui lui a succédé, présidé par le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen). On a toujours ignoré nos réclamations, malgré les protestations et les demandes réitérées de toute la députation de Québec. Et aujourd'hui, nous demandons au Gouvernement actuel de remplir les obligations qui ont été assumées par l'ancien gouvernement, qui en a reconnu le principe et pour lesquelles il a pris un engagement.

Je voudrais maintenant, monsieur l'Orateur, attirer l'attention de la Chambre sur la subvention demandée pour venir au secours de la population de l'île d'Orléans, qui fait partie du comté de Montmorency au provincial, et que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre. L'île d'Orléans est un magnifique endroit, situé à peine à quatre ou cinq milles de la ville de Québec. Pendant certaines saisons de l'année, les six paroisses d'agriculteurs de cette île sont complètement privées de communications avec la terre ferme. En maintes circonstances, nous avons demandé au Gouvernement de venir en aide à la population de l'île d'Orléans, et, depuis quelques années, nous avons obtenu gratuitement, de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Cardin), un bateau qui fait le trajet entre Québec et l'île d'Orléans à certaines saisons de l'année. Des citoyens de l'île d'Orléans ont organisé une compagnie, afin d'assurer les communications, en attendant ce magnifique pont qui leur avait été formellement promis par l'ancien gouvernement tory. Sir Rodolphe Forget, alors qu'il était député du comté, avait promis un magnifique pont entre l'île d'Orléans et la côte de Beaupré. J'ai déjà mentionné cet engagement pris par l'ancien gouvernement, et j'ai insisté pour que cet engagement soit tenu; mais je comprends que la situation financière du pays, à l'heure actuelle, ne permet pas de remplir cette obligation contractée par l'ancien gouvernement envers la population de cette île. Nous demandons donc au Gouvernement, à l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb) de bien vouloir accorder une subvention à quelques citoyens entreprenants de l'île d'Orléans, qui ont formé une compagnie, ont souscrit le capital nécessaire et ont accordé un contrat pour la construction d'un bateau qui fera un service régulier, l'hiver comme l'été, entre l'île d'Orléans et la terre ferme, ce qui aura pour effet de dispenser le département de la Marine de mettre un bateau à la disposition de la population, à certaines saisons de l'année. J'ai demandé à l'honorable ministre du Commerce (M. Low) une subvention annuelle de $3,000 afin d'aider cette compagnie et lui permettre de donner un service utile, et j'espère bien que l'honorable ministre du commerce, toujours bien disposé lorsqu'il s'agit de demandes justes et raisonnables, ne refusera pas à cete population une subvention aussi minime et suivra le bon exemple du gouvernement provincial, qui a accordé à cette compagnie une subvention de $4,000 par année, pendant vingt ans, afin de lui permettre de faire construire un bateau pour ce service. Je compte donc sur le Gouvernement pour que cette subvention soit accordée aux directeurs de la nouvelle compagnie de l'île d'Orléans.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de rappeler à cette Chambre que, l'an dernier, un subside de $10,000 a été voté pour les réparations à faire au mur de soutènement de Saint-Grégoire de Montmorency. Ce montant a été dépensé, et nous demandons maintenant que soit placé dans les estimés supplémentaires le montant additionnel nécessaire pour terminer ces travaux, suivant le rapport qui a été fait par les ingénieurs du district.

Je profiterai de la présence de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense nationale (M. MacDonald), pour lui recommander de disposer du camp de Valcartier, qui a servi pour la mobilisation des contingents envoyés en Europe, pendant la guerre. Ces terrains ont été achetés par le Gouvernement, qui a exproprié un bon nombre de familles de Valcartier et ces familles, aujourd'hui, demandent à reprendre possession de leurs terres. Les expropriations faites par le Gouvernement ont été la cause de la dispersion de soixante-cinq familles. Nous avons maintenant soixante-cinq familles de bons cultivateurs qui sont prêtes à retourner sur la terre. Il n'y a pas de meilleure œuvre que d'encourager nos citoyens de la province de Québec, ou de toute autre province, à rester sur la terre et à continuer à la cultiver. Je suggérerais donc à l'honorable ministre de la Milice (M. Macdonald) de bien vouloir accorder sa bienveillante attention à cette demande et de permettre aux cultivateurs qui ont été expropriés de reprendre possession de leurs terres moyennant un prix, sinon minime, du moins raisonnable.

Je voudrais aussi, monsieur l'Orateur, appuyer de toutes mes forces les démarches qui ont déjà été faites par l'honorable député de Lotbinière (M. Vien) et les autres députés de la région de Québec, au sujet de l'achèvement du pont de Québec. Je veux parler de la construction d'une route carrossable sur le pont. Il a toujours été entendu, et les citoyens de Québec ont toujours compris que le pont serait terminé, puisque le Gouvernement le prenait à sa charge. Lorsqu'une compagnie, composée de citoyens entreprenants de Québec, a été formée pour construire ce pont, il était question dans le temps, non seulement de construire un pont sur lequel circulerait dix ou quinze trains par jour, mais de construire en même temps un chemin pour les piétons et les voitures. On dit que le coût approximatif d'une route carrossable sur le pont de Québec, pour laquelle on a laissé l'espace nécessaire, nécessiterait une dépense d'à peu près $500,000. Je crois que le Gouvernement ne devrait pas hésiter à faire

une dépense comme celle-là pour terminer ce pont, qui est une des plus belles merveilles du monde, et qui, une fois terminé, constituerait un nouvel attrait pour les nombreux touristes qui visiteraient Québec. Je sais d'avance que le gouvernement provincial, comme toujours, serait disposé à faire sa part, si nécessaire, ainsi que les municipalités intéressées. Je demande donc au Gouvernement de bien vouloir considérer cette demande, avec les autres que j'ai faites, et d'accueillir favorablement cette réclamation, qui a déjà été si habilement présentée au Gouvernement par l'honorable député de Lotbinière et les autres députés de la région de Québec.

Je désire dire quelques mots au sujet du chemin de fer de Gaspé, dont on a si souvent demande au Gouvernement de prendre charge. La province de Québec a même fait une demande officielle à ce sujet. Comme on a réussi à trouver des millions pour l'amélioration des chemins de fer, ailleurs, on devrait trouver un moyen de rendre justice à la brave population de Gaspé et de Bonaventure, en permettant à l'administration des chemins de fer nationaux de prendre le chemin de fer de Gaspé sous son contrôle. Je ne saurais trop appuyer les demandes de l'honorable député de Gaspé, le distingué président de cette Chambre, et de l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil), qui demandent le règlement de cette question avec tant d'insistance.

Monsieur l'Orateur, avant de terminer, je fais un dernier appel au Gouvernement, qui est moralement engagé au développement et à l'amélioration du port de Québec. Je suis heureux de constater que le gouvernement actuel tient à faire honneur à ses obligations. On nous dit que les déposants de la Home Bank seront indemnisés, que c'est là une obligation morale de la part du Gouvernement. J'espère donc, monsieur l'Orateur, que si le Gouvernement tient à faire honneur à l'engagement qu'il a pris de développer le port de Québec, les ministres représentant la province de Québec nous apprendront bientôt l'heureuse nouvelle qu'un montant de $10,000,000 est mis à la disposition de la Commission du port de Québec. Je suis certain que la population de cette province leur en saura gré et je puis assurer d'avance au Gouvernement que les circonscriptions électorales du district de Québec sauront faire leur devoir, comme elles l'ont fait en 1917 et en 1921, en envoyant à Ottawa, pour appuyer le nouveau gouvernement Mackenzie King, après les élections prochaines, tous les députés du district de Québec.

M. STEWART (Humboldt): Je ne puis m'abstenir de signaler l'heure avancée à laquelle je me lève pour prendre part au débat, mais les whips ont fait le total des pages du hansard qui ont déjà été utilisées depuis l'ouverture du présent débat et ils ont tiré la conclusion que le moment est arrivé de tenter un effort afin que chaque orateur limite ses remarques à un temps raisonnable. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il me déplaît de prendre la parole à une heure aussi avancée de la soirée; il est plutôt malheureux à mon humble avis que je sois le premier à éprouver le contre-coup de cette décision et que je sois dans la nécessité d'exprimer mes vues à une pareille heure. Je tiens à vous avertir, monsieur l'Orateur, que la séance se prolongera passablement, si l'on m'oblige à terminer mes remarques ce soir. Et dans cet ordre d'idées, je ferai observer en passant que le débat sur le budget couvre déjà environ 650 pages du hansard dont la moitié peut être mise au crédit des membres du parti ministériel tandis que les deux tiers de l'autre moitié peuvent être attribués aux membres de la gauche officielle. Un honorable député prétend que je devrais dire "au discrédit". Je trouve l'expression un peu risquée. Cependant, je tiens à le faire observer, les membres du groupe progressistes ne sont pas à blâmer si le débat se prolonge plus qu'il ne devrait. Nous avons parlé à tour de rôle, c'est vrai, mais nos discours n'ont pas été très longs. Nous nous sommes efforcés d'exposer notre manière de voir d'une façon aussi concise que possible et je tâcherai de suivre la même ligne de conduite ce soir.

Loin de moi l'idée d'aborder la discussion des résolutions budgétaires en critique déraisonnable. Au contraire, j'ai l'intention de discuter les résolutions ainsi que l'amendement proposé par l'opposition officielle avec le plus grand calme. J'ose espérer que je suis en mesure d'accepter le conseil de lord Bacon quand il déclarait:

> En lisant, ne vous laissez pas aller à la contradiction ou à la réfutation, ne croyez, ni n'acceptez rien de prime abord, mais pesez et jugez les arguments.

Voilà dans quel esprit je veux discuter et la motion et l'amendement. J'ai été élu sans l'appui d'aucun parti, de sorte que ce soir, j'ai les mains libres de toutes attaches de parti; je suis débarrassé de tout préjugé et de toute influence politiques. Depuis que j'occupe un siège ici, j'ai été en mesure d'envisager toutes les propositions ministérielles sous l'angle d'une indépendance absolue. Je ne vois pas d'objection à ce qu'on désigne notre groupe sous le nom de parti en ce qui concerne notre organisation parlementaire. Si l'on attache à ce mot toutefois la pleine acception qu'on lui attribue généralement—en parlant des deux vieux partis, je n'en suis plus.

M. STANSELL: L'honorable député prétend-il que les membres de l'opposition officielle sont placés dans une situation différente de la sienne?

M. STEWART (Humboldt): Je n'ai peut-être pas exprimé clairement ma pensée, mais je tenterai de préciser. Après avoir écouté les volumineux discours dont j'ai fait mention, de la part des membres de l'opposition officielle, je suis bien obligé de tirer la conclusion que les affiliations politiques ont eu quelque chose à faire avec l'attitude unanime qu'ils ont adopté pour discuter et critiquer les propositions budgétaires. Et je puis répéter la même chose en ce qui regarde la majorité des partisans du Gouvernement qui ont prononcé de longs discours à l'appui des projets énoncés dans l'exposé budgétaire. Dans un grand nombre de cas, je suis convaincu que leur affiliation au parti libéral a exercé une influence directe sur leurs assertions. D'après les déclarations qui ont été faites par quelques-uns des mêmes députés dans cette Chambre—déclarations qui ont peut-être été répétées plus fréquemment à l'extérieur—j'ai été porté à croire que dans le passé ces mêmes représentants prêchaient un évangile quelque peu différent de celui qui est esquissé dans les propositions budgétaires que nous sommes à examiner.

Mes commettants m'ont donné carte blanche. De la façon dont j'interprète leur mandat, je dois, comme Bacon l'a conseillé, considérer ces propositions indépendamment de leur origine sans que mon appui en soit influencé, mais selon leur mérite intrinsèque. C'est cette attitude que je prends au sujet du budget, et, après l'avoir soigneusement étudié, je constate qu'il n'est pas conforme au mandat que j'ai reçu de mes électeurs. Je tiens à être juste et à concéder au Gouvernement le mérite des diverses politiques que je crois sages, mais tout pesé, j'avouerai franchement, dès le début de mes commentaires, que je ne trouve pas les principales propositions, surtout celles qui concernent le tarif et les impôts, dignes d'encouragement. C'est pour les mêmes raisons que je me suis opposé aux deux premiers budgets qui ont été présentés durant cette législature. J'ai appuyé le budget de l'an dernier et je n'ai aucune excuse à faire, bien que j'aie été blâmé pour cela en certains milieux. Et je n'hésite pas non plus à affirmer que si le ministère avait soumis des propositions analogues cette année, même en allant plus loin que l'an dernier, je les aurais approuvées.

Je comprends parfaitement que le Gouvernement est en butte à des difficultés en cherchant à prélever des revenus, et que son champ d'action est limité en ce qui concerne les impôts, vu qu'il est obligé d'empiéter sur tous les domaines et qu'il lui faut obtenir des revenus partout où ils se trouvent. Cependant, comme j'ai été chargé spécialement d'obtenir, si possible, des réductions des droits douaniers et un plus grand nombre d'impôts directs, je ne puis ratifier les propositions budgétaires actuelles.

Je me suis efforcé d'en arriver à cette conclusion, non pas après un rapide examen du budget de cette année, mais après avoir étudié l'ensemble des résultats des diverses politiques du ministère depuis trois ans. En ce qui concerne les dégrèvements des droits, je suis fort désappointé. Je n'ai pas grande foi dans les moyennes relatives aux tarifs, mais si nous prenons les droits douaniers bruts qui ont été perçus et si nous les comparons avec nos importations globales d'année en année, cela indique au moins dans quel sens nous nous orientons, et je prierai la Chambre de se montrer indulgente afin que j'insère quelques chiffres aux Débats. Je demanderai à mes collègues, monsieur l'Orateur, de me permettre de ne donner les chiffres qu'en millions et en centaines de mille, selon le cas. Ils se rapportent aux droits douaniers qui ont été prélevés et perçus et aux importations durant les années qui peuvent être proprement considérées comme indiquant les conséquences des diverses politiques de ce Gouvernement. Je commencerai par l'exercice de 1922-1923, au cours duquel nos importations se sont chiffrées à 802 millions et plus, et nos revenus douaniers bruts à 133 millions et plus. Sur ce montant, toutefois, il a été remis des drawbacks jusqu'à concurrence de 15 millions, ce qui laisse une balance nette de 118 millions. Le pourcentage des importations globales exemptes de droits a été de 33 et plus p. 100.

M. McMASTER: En franchise ou imposables?

M. STEWART (Humboldt): Le pourcentage des importations totales libres de droits a été de 33 et plus p. 100. Les revenus douaniers nets de l'année représentent (A) des importations totales 14.7 p. 100, et (B) des importations imposables 21.9 p. 100. L'année suivante, 1923-1924, nos importations ont été de 893 millions et plus, les revenus douaniers bruts, de 135 millions et plus, les drawbacks, de 13 millions et plus, les revenus douaniers nets, de 121 millions, le pourcentage des importations globales, admises en franchise de 34 et moins p. 100. Je note avec intention ce pourcentage des importations en franchise, et vous verrez qu'il ne varie guère de celui de l'année antérieure—33 et plus l'année précé-

dente, 34 et moins cette année, ou moins de ½ p. 100 de différence. Les revenus douaniers nets de l'exercice représentent (A) des importations totales 13.6 p. 100, et (B) des importations imposables 24.5 p. 100—légère diminution du pourcentage des importations imposables. En 1924-1925, c'est-à-dire l'année courante qui nous occupe, les importations totales sont de 650 millions et plus; les revenus douaniers bruts—je n'ai pu me procurer les statistiques pour faire un rapprochement avec les deux autres exercices. Les revenus douaniers nets, tels que le département les a estimés, ont été de 108 millions, bien que je constate par un état inscrit dans le hansard, hier, en réponse à une question, qu'ils excèdent cette estimation, étant de 120 milions. Cependant, je n'ai pas modifié mes pourcentages, ayant conservé le chiffre moins élevé de 108 millions. Les revenus douaniers nets représentent (A) des importations globales un pourcentage de 16.6 p. 100, mais si le montant qui a été fourni par le Gouvernement est exact, il est beaucoup plus considérable.

Voici le relevé:

Etat des importations totales et des recettes douanières	
1922-23, total, importation..	$802,579,244
Recettes brutes de la douane..	133,803,587
Remises et drawbacks..	15,747,118
Recettes nettes de la douane..	118,056,469
Proportion de l'importation totale admise en franchise..	33 p. 100
Recettes nette de la douane:	
(a) importation totale..	14.7 p. 100
et (b) importation imposée..	21.9 p. 100
1923-24, total, importations..	$893,366,867
Recettes brutes de la douane..	135,103,672
Remises et drawbacks..	13,602,874
Recettes nettes de la douane..	121,500,798
Proportion de l'importation totale admise en franchise	24.7 p. 100
Recettes nettes de la douane:	
(a) importation totale..	13.6 p.100
et (b) importation imposée..	20.5 p. 100
1924-25, total, importations..	$650,894,554
Recettes brutes de la douane, remises et drawbacks..	(Pas disponibles)
Recettes nettes de la douane (approx.)	108,200,000
Proportion de l'importation totale admise en franchise..	(Pas disponibles)
Recettes nettes de la douane:	
(a) importation totale..	16.6 p. 100

Je dis donc que ces chiffres me portent à croire que la politique fiscale du ministère n'abaisse pas sensiblement le tarif douanier. Je ne vais pas encombrer le hansard d'autres statistiques, mais j'affirme que mes observations m'inclinent à croire que cela est vrai, non pas seulement dans un sens général, mais encore dans un sens particulier, c'est-à-dire que les objets que délibérément nous avons fait profiter soit d'un abaissement soit de la suppression, du tarif ne s'obtiennent pas aujourd'hui à un prix appréciablement diminué. Je rappelle ce que dit l'autre jour l'honorable représentant de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth). Il nous affirma que, d'après son calcul personnel tablé sur certains chiffres, les réductions apportées l'an dernier au tarif sur les instruments aratoires se résumaient à quelque 83c. pour une ferme comptant une demi-section de superficie. Je crois qu'on pourrait jouer avec ses chiffres de manière à en déduire un résultat moindre, ou au besoin, sans doute, plus considérable. Quoi qu'il en soit ils sont assez exacts pour indiquer que les machines qui firent l'objet de l'abaissement tarifaire n'en coûtent pas beaucoup moins cher à l'acheteur.

M. McMASTER: Avant que l'honorable député continue sur ce ton, ne juge-t-il pas qu'il devrait tenir compte de la diminution presque inévitable qui en résulterait dans le prix de machines de fabrication canadienne aussi?

M. STEWART (Humboldt): Oui, j'en conviens parfaitement. C'est, je crois, l'honorable député de Brome (M. McMaster) qui signala ce détail,—et à bon droit, selon moi,—à l'honorable représentant de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth). Si nous voulons arriver au chiffre exact de la réduction il faudra prendre la consommation totale et faire notre calcul en tirant la comparaison avec le chiffre total des importations. Le chiffre de la réduction en serait appréciablement grossi. C'est l'honorable député d'Assiniboïa (M. Gould), il me semble, qui a dit ce soir qu'en achetant des instruments pour sa terre les réductions tarifaires lui avaient valu une économie de $5. D'aucuns prétendent que ceux qui ont eu à faire des achats considérables de ces machines ont réalisé des économies plus notables; mais à coup sûr la moyenne n'a pas été très élevée. Toutefois je réitère que je n'ai pas de regret à exprimer et que je ne cherche pas à m'excuser d'avoir appuyé le ministère l'an dernier lorsqu'il fit quelque chose en ce sens; cette année encore je me serais rallié au Gouvernement s'il s'était montré disposé à dégrever davantage ces objets qui sont de première nécessité, ces instruments de notre industrie fondamentale. Mais puisque toute intention pareille est absente, non seulement de l'exposé budgétaire, mais aussi de tous les propos des adhérents ministériels, j'ai décidé qu'il m'est impossible de donner mon appui au présent budget.

L'hon. M. MACDONALD: Si l'honorable député me permet. Ignore-t-il que les revenus du Trésor ont baissé de 52 millions de dollars au cours du dernier exercice; et conçoit-il la difficulté d'obtenir des revenus?

M. STEWART (Humboldt): L'honorable représentant a parfaitement raison; aussi c'est pour cela que j'ai pris la peine de citer tous ces chiffres au lieu de me contenter des moyennes. Certains honorables préopinants n'ont cité que des moyennes; mais il va sans dire que les moyennes ne réflètent pas exactement la situation à moins qu'on ne tienne compte du fait que les importations ont baissé. J'ai dit qu'en 1924-1925 nos importations étaient tombées de 893 millions de dollars à 650 millions; la statistique des recettes de la douane sur ces mêmes importations me donne à peu près la même proportion.

L'hon. M. MACDONALD: Quelle méthode l'honorable député suggère-t-il pour empêcher les recettes de diminuer?

M. STEWART (Humboldt): Il y a deux ans, je crois, monsieur l'Orateur, en parlant du budget, j'ai discuté assez longuement certains projets d'impôts que je préconisais. J'y ai déjà fait allusion, ce soir, en parlant d'impôts plus directs. L'honorable ministre doit comprendre ce que j'entends par là. Ma principale objection à la politique douanière du gouvernement actuel et même de n'importe quel gouvernement, c'est que les recettes des douanes constituent un impôt indirect. Evidemment je pourrais aller beaucoup plus loin. L'honorable député de Brome me dira que l'on ne peut pas se faire une idée exacte de l'impôt douanier d'après le chiffre total des recettes de l'Etat et qu'ils représentent une somme beaucoup plus considérable. Comme c'est une contribution indirecte, on paye beaucoup plus que n'encaisse en réalité l'Etat. Je suis en faveur de l'impôt direct. Je ne veux pas pour le moment entrer dans les détails, ni proposer un régime fiscal particulier, mais je puis assurer à l'honorable ministre qui représente le Gouvernement ce soir que j'appuierai n'importe quel mode d'imposition directe le moindrement juste plutôt que...

L'hon. M. MACDONALD: Il est difficile de créer de nouveaux impôts dans notre pays.

M. STEWART (Humboldt): C'est possible. Le fait est, comme je l'ai déjà dit que le Gouvernement a, d'après moi, déjà exploré presque tous les domaines. Mais il n'y en a pas un qu'il ait complètement exploité et il peut faire plus. J'appuierai le Gouvernement s'il augmente ses impôts directs, pourvu qu'il diminue en même temps nos contributions indirectes en abaissant les droits de douane.

M. McMASTER: Que l'honorable député me permette de lui poser une question. N'est-il pas vrai aussi que certains de nos droits de douane sont si élevés qu'ils ne donnent aucun revenu ou très peu parce que cela empêche d'importer des produits étrangers?

M. STEWART (Humboldt): Je partage absolument l'idée de l'honorable député de Brome et je le remercie d'avoir exposé la chose à la Chambre d'une façon aussi précise.

J'ajouterai quelques mots au sujet de l'attitude des députés et des journaux qui appuient le Gouvernement. Je ne peux pas dire que j'ai entendu un seul membre du Gouvernement qualifier de "concessions" les modifications qu'on propose d'apporter cette année au tarif douanier, mais leurs déclarations le laissent entendre. J'ai été surpris de voir combien de fois les journaux se sont servi de l'expression "concession" depuis quelques mois au sujet du tarif douanier. Il me paraît assez singulier, si je comprends bien le sens de cette expression, que la presse qualifie ainsi l'attitude ou la politique du Gouvernement lorsqu'elle tend à abaisser le tarif douanier. Si l'on fait des concessions, c'est bien lorsqu'on donne à une catégorie particulière de gens une protection douanière et non lorsque les industries générales du pays sont dégrevées par l'abaissement du tarif. Je dis que je reproche aux partisans du Gouvernement d'avoir créé cette impression—plusieurs l'ont fait—et je suis également surpris que les journaux ministériels qualifient de concessions les mesures prises par un gouvernement qui a été élu sur la foi d'un programme promettant une réduction des droits de douane.

Quant à l'exposé budgétaire que nous a présenté l'honorable ministre intérimaire des Finances, je n'ai pas l'intention d'aller aussi loin que certains de mes honorables collègues qui sont à ma gauche. Je ne considère pas cet exposé comme étant trompeur, ni injuste. J'ai certaines propositions à faire, je ferais mieux de dire certaines suggestions. Le Gouvernement a probablement tenu compte de l'élément psychologique—pas plus ce Gouvernement que les autres—car il nous a été démontré d'une façon irréfutable, je crois, que la façon de calculer et la façon d'établir ce budget ne sont guère différentes de la manière dont les budgets ont été établis et présentés par un bon nombre de ministres des Finances dans le passé. Mais je pense que les ministres des Finances, en établissant leur budget, n'oublient pas le côté psychologique. Ils songent à l'effet que cela doit produire sur l'esprit des gens et c'est pour cela que certains de nos honorables collègues ont violemment critiqué la forme sous laquelle ce budget a été présenté. Je ne blâme pas le ministre intérimaire des Finances, ni aucun de ses prédécesseurs en particulier. Je pense que d'une façon générale on veut présenter l'exposé financier sous les

couleurs les plus favorables; on ne peut blâmer le gouvernement actuel, car il est probable que nos gouvernements provinciaux et les gouvernements étrangers en font autant. Je suis néanmoins d'avis que notre bilan de cette année ne convient pas entièrement aux besoins actuels du pays. Sans mettre en doute les chiffres qu'on place sous nos yeux, sans prétendre qu'on a tiré de ces chiffres des conclusions erronées, je prétends qu'on pourrait nous donner d'autres détails qui rendraient la situation financière du Canada plus compréhensible pour la moyenne des citoyens. On nous a présenté un budget qui indique un surplus, mais, en même temps on nous montre des chiffres indiquant que si nous tenons compte de notre principal engagement, c'est-à-dire nos chemins de fer, ce surplus s'envole et fait place à un déficit. Ces chiffres n'apparaissent pas distinctement dans le budget du ministre intérimaire des Finances et même si cet état financier se compare aux bilans du passé, le fait que cet exposé budgétaire est semblable à ceux qui ont été déposés il y a cinq, six ou même dix ans ne milite nullement en sa faveur et je suis d'avis qu'on pourrait l'améliorer jusqu'à un certain point. Le chef de notre groupe a dit ne pas être comptable, mais simple homme d'affaires. Je ne prétends pas vouloir instruire le ministre sur la manière de préparer ses chiffres et faire sa comptabilité, mais comme simple citoyen je suis d'avis que le budget pourrait nous être offert sous une forme plus intelligible qu'on ne l'a fait. Le fait que nous avons à la fois un surplus et un déficit peut, pour le moins, porter la confusion chez certains. On pourrait aussi établir plus clairement le fait que le revenu a diminué parce que le total des importations a décru.

Avant de trop m'éloigner des questions qui touchent au tarif je veux dire un mot de la nouvelle annoncée par le ministre intérimaire des Finances à l'effet que le Gouvernement devait former une commission du tarif. J'ai écouté avec un profond intérêt les raisons données par l'honorable député de Cap-Breton-Sud-et-Richmond (M. Kyte) pour expliquer comment il appuyait une proposition qu'il avait combattue dans une autre occasion. Lorsque le parti conservateur était au pouvoir—c'était donc à son sens un gouvernement de tarif élevé—il a considéré de son devoir d'opposer la recommandation de créer une commission du tarif. Je me demande s'il a compris qu'en faisant ce naïf aveu il créait des arguments contre la formation d'une commission tarifaire pour ceux qui siègent autour de moi et ont des vues analogues à celles que j'exprime ce soir—des raisons pour lesquelles nous ne saurions favoriser une telle proposition actuellement. Si nous étions convaincus que le Gouvernement actuel est plus en faveur d'un tarif abaissé que le gouvernement au pouvoir l'était à l'époque dont parle mon honorable ami, son argument aurait quelque poids, mais comme c'est le contraire qui est vrai, son argument expliquant pourquoi nous ne pouvions pas appuyer une commission du tarif il y a quelques années est encore bon, du moins en ce qui me regarde et je crois qu'on en pourrait dire autant pour plusieurs de mes collègues. Je ne puis m'empêcher de répéter certains arguments qui ont servi au cours du débat de 1912 parce que je pense qu'ils expliquent très clairement notre cause contre la commission projetée; et le fait qu'ils ont été présentés par un honorable député qui, jusqu'à tout récemment, était membre du parti actuellement au pouvoir peut leur donner du poids. Parlant à la Chambre en février 1912, l'honorable M. Maclean, d'Halifax, a fait cette déclaration que l'on trouve à la page 2681 du hansard de cette année:

> Je suis opposé à ce bill parce que je crois que c'est une violation de la pratique constitutionnelle en usage dans tous les pays britanniques, parce que directement ou indirectement et peut-être inconsciemment, il a la prétention de donner à une commission du tarif des pouvoirs législatifs.

C'est sa première objection et ce me semble la plus forte que je puisse avancer.

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami parle de quelque chose qui n'existe pas. Il ne s'agit pas d'une proposition d'établir une commission de tarif semblable à celle que proposait le gouvernement en 1911-12. On propose simplement que certains fonctionnaires, avec sans doute un autre membre pour représenter les gens auxquels mon honorable ami porte tant d'intérêt s'occupent à préparer des données. Nous n'avons pas l'intention de former une commission du tarif qui préparerait elle-même un tarif, comme le gouvernement de l'époque le proposait.

M. STEWART (Humboldt): Il est excessivement malheureux qu'on n'ait pas donné une explication complète et claire au sujet de cette commission projetée quand on a annoncé sa formation. Je crois qu'il est aussi malheureux que...

L'hon. M. MACDONALD: Je désire déclarer à mon honorable ami que le ministre intérimaire des Finances n'a rien dit qui puisse laisser croire que nous nous proposons de créer une commission semblable à celle que suggérait le gouvernement Borden.

M. STEWART (Humboldt): Alors, il est fort malheureux que le Gouvernement actuel

ait annoncé la création d'une commission d'un tel caractère et portant le même nom, que l'on se propose ou non de lui conférer des pouvoirs aussi étendus. Si telle n'est pas l'intention du Gouvernement actuel, je suis très heureux de la mise au point de l'honorable ministre. En même temps, le principe qui préside aux deux propositions est attaqué dans les quelques phrases que je me propose de lire:

Je suis opposé à ce bill parce qu'il tend à amoindrir la doctrine de la responsabilité ministérielle qui existe dans tous les pays britanniques. Je m'y oppose parce que les droits qui en vertu de ce bill sont accordés à une commission ont trait à des questions qui dans tous les pays britanniques sont réglées directement par les conseillers responsables de la couronne.

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami interprète mal la situation. Il n'existe rien dans les déclarations du ministre intérimaire des Finances qui indique que ce cabinet, d'une façon ou d'une autre, tente de se décharger de sa responsabilité et de la passer à une commission quelconque. Nous essayons simplement d'organiser un service pour collationner l'information nécessaire. Aucune organisation ne possédera le pouvoir de hausser ou de diminuer le tarif et M. Maclean parlait d'une commission à laquelle aurait incombé cette fonction.

M. STEWART (Humboldt): L'explication du ministre peut avoir un effet sensible sur ma critique de la commission du tarif proposée, autant que je la comprends, mais il est une autre déclaration qui convaincra peut-être le ministre que j'ai de justes motifs de m'opposer à cette commission. Voici une déclaration, à tout le moins, qui s'applique à la situation présente, que cette déclaration plaise ou non au ministre:

Je m'oppose à ce bill parce que le but qu'il vise peut être mieux atteint par des procédés moins coûteux et des méthodes moins répréhensibles; je m'y oppose de plus parce qu'il tend d'une certaine façon, peut-être d'une façon voilée—à reconnaître par une loi la doctrine du protectionnisme dans ce pays.

Cette dernière citation, je crois, s'applique aussi bien à la commission projetée qu'à toute autre organisation du même genre que l'on voudrait former. Elle cherche à créer une impression définie dans le public que le Gouvernement souhaite ou désire perpétuer le tarif; elle tend à répandre l'impression dans l'esprit populaire que le Gouvernement actuel veut obtenir des informations et qu'il ne demandera pas ces informations à diverses sources mais à certaines sources préjugées seulement.

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami est complètement dans l'erreur. Pourquoi agirait-on ainsi?

M. STEWART (Humboldt): Laissez-moi vous donner un exemple de ce que pense le peuple. Il existe une commission des chemins de fer. A différentes reprises, j'ai entendu des gens critiquer cette institution, et ces gens s'intéressent énormément aux décisions de la commission parce qu'ils doivent payer en définitive, et ce que l'on reproche à la commission, c'est qu'elle est dans une position où il lui est très facile, autant qu'expéditif, d'entendre un côté des litiges. Les compagnies de chemins de fer peuvent lui présenter une requête qui lui est exposée d'une manière plausible, et il lui paraît sage d'adopter au d'admettre la thèse des chemins de fer; mais les contribuables disséminés dans tout le pays et qui doivent payer les comptes, éprouvent beaucoup de difficultés à rassembler leur information à ce sujet et à la présenter à la commission des chemins de fer. Ils peuvent toujours y appeler l'attention du Gouvernement dans cette Chambre, parce que 235 députés sont envoyés ici à cette fin, mais ces gens ne trouvent pas facilement le moyen de présenter leur cause à la commission. Et je prétends que nous aurons les mêmes objections et les mêmes doutes contre cette commission. Bien que l'honorable ministre déclare que je suis trop défiant, je lui rappellerai que je ne représente que le peuple et je puis l'assurer qu'il se défiera de toute nouvelle commission, devant laquelle pourront comparaître tous ceux qui cherchent la protection du tarif pour lui fournir des informations, alors que ceux qui acquittent les notes par tout le pays pourront difficilement approcher de cette commission.

L'hon. M. MACDONALD: L'honorable député désire être juste, mais il est certainement sous une fausse impression. Les critiques qu'il dirige contre la commission des chemins de fer peuvent avoir certains fondements parce que les représentants du peuple n'ont pas le même avantage de discuter les questions, en présence de ce tribunal, avant que des règlements soient édictés, de la même façon qu'ils peuvent se prononcer en Chambre. Mais je veux que l'on comprenne clairement que le Gouvernement actuel n'a nullement l'intention de se libérer de sa responsabilité ministérielle un seul instant; et dans le cas de la commission que l'on se propose de créer, le Gouvernement sera absolument responsable de tout ce qui sera proposé par cette Chambre et mon honorable ami pourra discuter cette question en Chambre aussi facilement qu'il le fait maintenant. Elle diffère entièrement de la commission des chemins de fer et l'analogie qu'il tente d'établir n'existe pas.

M. STEWART (Humboldt): Pour ce qui est des décisions de la commission des che-

mins de fer, nous avons le privilège de les discuter dans cette Chambre, quelquefois longtemps après qu'elles ont été rendues et lorsqu'il est trop tard pour en nullifier les effets. Le ministre va dire, je sais, que je suis trop défiant; mais la crainte que j'éprouve en ce moment relativement à la commission sur le tarif que l'on projette d'établir comme corps consultatif du Gouvernement, c'est qu'elle pourrait jouer le même rôle que celui de la commission des chemins de fer, ou que le Gouvernement pourrait donner suite à ses conseils avant que nous nous soyons prononcés et la situation serait la même que dans le cas de la commission des chemins de fer.

L'hon. M. MACDONALD: Je désire faire remarquer que toute commission agissant sous les ordres du Gouvernement actuel n'existe qu'à titre consultatif, et une telle commission n'aurait aucun pouvoir de légiférer ou de réglementer sur la question du tarif; le Gouvernement soumettrait un budget comme il le fait en ce moment, et tout honorable député aurait le privilège de le discuter avant qu'il prenne effet, ce qui diffère beaucoup de la position qu'occupe la commission des chemins de fer.

M. STEWART (Humboldt): Cette différence existe, je suis prêt à l'admettre. Si cette commission n'a aucun pouvoir de légiférer—et je suis prêt à accepter la parole de l'honorable monsieur qui représente le Gouvernement, c'est-à-dire que l'on ne se propose pas de conférer un tel pouvoir à cette commission—c'est là un avantage, et nous aurons occasion de discuter, du moins, jusqu'à un certain point, les propositions de cette commission.

L'hon. M. MACDONALD: Tout comme les honorables députés sont libres de discuter les projets du Gouvernement en ce moment.

M. STEWART (Humboldt): Non, pas aussi librement que nous le faisons aujourd'hui, car cette commission sera chargée de recueillir des renseignements sur le tarif, et nous savons, comme je l'ai déjà dit, combien il est facile pour certains intérêts coalisés, certaines corporations, par exemple, d'imposer leurs idées à la commission, tandis qu'il est bien difficile pour la masse du peuple d'exposer la sienne.

L'hon. M. MACDONALD: Je regrette que mon honorable ami ait l'impression que le Gouvernement présente son budget sans d'abord aller aux renseignements. C'est la conclusion logique qu'il faut tirer de l'argumentation de mon honorable ami.

M. STEWART (Humboldt): Non, je ne crois pas que le Gouvernement puisse présenter son budget sans d'abord aller aux renseignements, mais si l'honorable député prétend sérieusement que la commission sur le tarif ne compte pour absolument rien, sauf au point de vue de renseignements, je vais lui lire de nouveau la déclaration de l'honorable représentant d'Halifax faite en 1912. Il disait donc:

> Je m'oppose au projet de loi parce que l'on peut en atteindre l'objet par des méthodes moins dispendieuses et moins discutables.

Je m'oppose au projet de loi parce que l'on peut en atteindre l'objet par des méthodes moins dispendieuses et moins discutables.

Abandonnant ce projet du ministre intérimaire des Finances, je passe à un autre de ses projets d'impôts. Je veux dire la modification de la loi sur les revenus de guerre, visant à changer l'effet d'une certaine clause de la loi. Cette clause stipule que tout effet adressé à une banque et sur lequel une somme doit être versée doit porter un timbre. A la suite d'une entente mutuelle, je suppose, certains de ces effets furent, jusqu'à présent, soustraits à l'application de cet article, mais on veut exiger maintenant que ces effets soient soumis à la règle générale, et c'est ce point que je désire discuter en ce moment. Selon une entente mutuelle, je crois, certains effets faisaient exception. Les effets dont il s'agit sont donnés en paiement de grain, et sont connus sous le nom de bons de grain; d'autres sont donnés en paiement pour la crème, et sont connus sous le nom de bons de crème ou de lait...

M. McMASTER: Les échange-t-on à la banque?

M. STEWART (Humboldt): Certainement. Je ne veux en aucune façon embrouiller la situation. Je prétends franchement qu'à mon avis ce sont des chèques. Les banques les honorent et les échangent. Bien que dans le passé, le Gouvernement ait semblé croire que ce ne sont pas des chèques, on se propose de les considérer comme tels à l'avenir, et de les frapper de l'impôt comme les chèques ordinaires. Vraiment, ce sont des reçus, mais ce sont aussi des chèques, et je préférerais voir le Gouvernement les traiter comme chèques; si le Gouvernement décide de les frapper d'un impôt, qu'on leur applique l'impôt qui frappe tous les autres chèques. Mais je désire protester, car je ne crois pas que l'on doive prélever cet impôt. J'admets que ce serait demander une exemption spéciale, mais je ferai remarquer, monsieur l'Orateur, que, dans l'application de la loi du revenu de guerre et de l'article particulier de cette loi qui prescrit de mettre des

timbres sur les chèques, on a déjà fait une exemption à laquelle j'ai trouvé à redire, avec plusieurs autres députés. On exempte de la taxe tous les chèques de plus de $2,500. Une taxe d'un dollar est la limite. Je regrette beaucoup que le ministre intérimaire ne soit pas ici aujourd'hui, car je pourrais m'adresser directement à lui. S'il n'existait pas d'exemption dans cette loi, j'hésiterais à lui demander de faire une exemption spéciale en faveur de ces messieurs, bien qu'il puisse être nécessaire de le faire. Ce sont des exploitants de produits naturels au premier degré et sur une petite échelle. Ceux qui ont bénéficié de cet article en ont bénéficié pour une certaine raison sur laquelle je reviendrai. Mais parce qu'il y a déjà une exception de faite, parce qu'elle n'est pas entièrement justifiée et parce que je m'y suis opposé, je vais demander une autre exemption, et c'est que le chèque dont se servent ces producteurs au premier degré soient exempts de la taxe lorsqu'ils sont émis pour moins de dix dollars.

Je regrette presque autant que le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) ne soit pas à son siège. J'aimerais à lui signaler quelques détails qu'il me semble avoir oubliés au sujet de cette taxe. S'il ne l'avait fait, il aurait consacré un peu moins de temps à parler de la baie d'Hudson et il en aurait consacré un peu à ceci dans son discours de l'autre jour. Depuis nombre d'années, dans l'Ouest du Canada, nos meilleurs fermiers—et plusieurs d'entre eux ont été dans nos législatures, quelques-uns ont été membres du Gouvernement et le ministre de l'Agriculture est l'un de ceux-là—se sont efforcés d'induire les exploitants de l'industrie laitière à produire une meilleure qualité de crème afin d'améliorer la qualité de leur produit, qui est destiné à l'exportation. En améliorant ainsi la qualité de leur produit, ces gens seraient plus rémunérés qu'ils ne pourraient l'être avec un produit de qualité inférieure.

La chose n'est probablement pas nécessaire, mais je vais dire un peu la raison pour laquelle on a employé cette méthode d'induire les producteurs à améliorer la qualité de leur crème. Il y a certes, pour la qualité de la crème, d'autres éléments que sa livraison à la crèmerie; mais l'un des principaux éléments de la qualité de la crème, c'est le temps qui s'écoule entre le moment où elle arrive au fabricant de beurre et celui où elle a été retirée du lait.

Les gens de l'Est du Canada ne se rendent pas compte tout à fait du désavantage dont souffrent les fermiers de l'Ouest, sous le rapport des distances. Je me rappelle les beurreries et les fromageries disséminées dans certaines parties d'Ontario et que je connaissais quand je demeurais là voilà bien des années; et je sais qu'aucun des fournisseurs de ces établissements n'avait à parcourir une distance bien considérable pour transporter son lait ou sa crème à la fabrique. Mais dans l'Ouest canadien, il y a désavantage de ce côté. Il est toujours difficile d'avoir une quantité suffisante de crème à une assez grande distance de la fabrique et qui puisse y être livré assez fraîche. Il y a plusieurs années, on a reconnu que le fait de garder la crème trop longtemps sur les fermes était de nature à détériorer sa qualité. C'est alors qu'on lança l'idée de payer le producteur de lait chaque fois qu'il apportait son bidon de crème. C'est ce qui fut fait, et telle est la pratique suivie aujourd'hui dans presque toutes les beurreries de l'Ouest canadien en vue d'encourager le producteur laitier à apporter sa crème. On se rendit compte que le producteur de lait, dans plusieurs cas, ne livrait son produit que lorsqu'il lui arrivait d'avoir besoin d'argent. Ce n'était pas son industrie principale, ce n'était qu'un à-côté, et l'une des raisons qui le portaient à apporter sa crème était que, chaque fois, on lui donnait un bon négociable.

Je vais citer ce que le propriétaire et exploiteur d'une beurrerie m'a dit quelques mois seulement avant mon arrivée à Ottawa. Voilà qui touche directement ce sujet, et il ne savait alors aucunement qu'il se faisait quelque chose pour lui faire payer une taxe sur les bons qu'il émettait. Il m'a déclaré que, depuis deux ou trois ans, il y avait eu amélioration dans la qualité aussi bien que dans la quantité de la crème qui lui était livrée depuis les quinze ans qu'il avait dirigé cette beurrerie. L'une des raisons pour cela, c'est qu'il encourageait ses fournisseurs à lui apporter leur crème, sinon chaque jour, du moins à quelques jours d'intervalle; et il disait que la crème qu'on lui apportait, et qui était dans un bon état, produisait du beurre d'une qualité convenable; il en résultait qu'il pouvait payer plus cher pour la crème et qu'il pouvait obtenir un prix plus élevé pour son produit.

Ces bons ont été jusqu'ici exempts de la taxe de 2c., mais on propose maintenant de la leur imposer. Voilà qui va être un fardeau pécuniaire pour le producteur de lait, et ce dernier ne peut pas payer d'autres taxes. Dans le passé, le Gouvernement a admis que nos exploitants de produits naturels au premier degré méritent une considération spéciale, mais dans ce cas-ci, il les oublie. On a calculé, et d'une façon très exacte, je le crois, que cela va ajouter un fardeau de taxes de $100,000 sur les producteurs de crème des trois provinces des Prairies. Ces bons qui sont délivrés pour la crème sont presque invariablement pour des sommes moindres que 5 dollars, mais rarement plus.

M. McMASTER: Est-il nécessaire de les délivrer chaque fois que la crème est apportée.

M. STEWART (Humboldt): J'ai essayé de faire comprendre que cette méthode est adoptée comme encouragement. Souvent, cela ne serait pas nécessaire aujourd'hui, mais notre industrie est encore à ses débuts.

M. McMASTER: J'espère que l'honorable député n'aura pas recours à cet argument des industries naissantes et que l'on ressasse si souvent.

M. STEWART (Humboldt): C'est peut-être un argument tombé en désuétude en ce qui concerne l'Ouest, mais je remarque qu'il a un effet merveilleux à la Chambre et l'on me permettra peut-être de m'en servir après d'autres.

M. DECHENE: C'est une des formes de la protection.

M. STEWART (Humboldt): Non pas.

M. DECHENE: Pour aider une industrie à ses débuts.

M. STEWART (Humboldt): Non, je parle uniquement à un point de vue d'affaires et de justice. J'ai dit qu'il y a déjà des exemptions. Un homme d'affaires qui signe des chèques de 2,000 dollars bénéficie d'une exemption. Il peut y avoir de bonnes raisons pour cela, mais j'en doute. Si celui-là jouit de ce privilège, pourquoi ne pas accorder quelque exemption analogue à celui dont les affaires se font par petits montants. Dans une opération de 2,500 dollars, l'homme d'affaires, le cultivateur ou qui que ce soit de cette classe paie un impôt d'un dollar, mais pour un montant de 2,500 dollars, la taxe sur les bons de crème, sans exagérer, loin de là; se chiffrerait à 10 dollars. Est-ce juste? Demandons-nous la protection ou la justice? L'honorable député de Brome (M. McMaster) dit: Pourquoi ces bons seraient-ils délivrés en si petits montants?

M. McMASTER: Ce ne semble pas une bonne méthode d'affaires.

M. STEWART (Humboldt): J'ai déjà essayé de montrer à mon collègue qu'il y a une raison pour cela. Lorsque les résultats sont aussi bons qu'ils l'ont été dans les provinces de l'Ouest, c'est certainement profitable. C'est ce qui a été le plus avantageux pour cette région. Notre industrie laitière, qui était presque nulle, ne le cède à aucune autre aujourd'hui au point de vue de la qualité et nous fabriquons de plus en plus du beurre pour l'exportation. C'est pour la qualité surtout que cette méthode est recommandable. Je semble peut-être trop insister sur ce point, mais non pas. J'ai dit que je regrettais l'absence du ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) mais s'il était présent, il se rappellerait probablement les années où il a lui-même pris une part active en créant le système en vogue aujourd'hui, parce qu'il a fort contribué à la fondation de notre industrie laitière dans la Saskatchewan, et il comprendrait que d'un seul coup le Gouvernement retranche l'une des méthodes qui a été si efficace pour les résultats désirés. Je prierai le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) d'examiner cette question de nouveau. j'espère, quoi qu'il ne puisse m'entendre que le hansard sera porté à son attention et qu'on pourra lui demander de reconsidérer l'imposition de cette taxe, non pas à cause du montant, qui est insignifiant, en ce qui concerne nos revenus, mais parce que c'est une somme considérable à placer sur les épaules de ceux qui—et je m'attirerai encore le blâme de mon collègue de Brome—sont encore engagés dans ce que je puis appeler "une industrie naissante. Il en est plusieurs qui ne font que débuter dans l'industrie des laitages dans l'Ouest.

J'ignore dans quel état d'esprit est la Chambre, monsieur l'Orateur...

M. McMASTER: Continuez.

M. STEWART (Humboldt): Je sais que les honorables députés qui m'environnent veulent m'inspirer le courage de poursuivre; je sais, d'un autre côté que les députés ministériels sont très fatigués; et comme j'ai encore plusieurs commentaires à faire et qu'il est presque une heure, je demanderai l'ajournement du débat.

L'hon. M. MACDONALD: Monsieur l'Orateur, il avait été entendu entre les whips que la discussion ne cesserait pas avant une heure, mais il n'en est pas loin. Et, puisque mon honorable ami ne peut terminer ses observations maintenant, je n'ai pas d'objection à ce que la suite du débat soit renvoyée à la prochaine séance.

(La séance est levée à une heure moins cinq minutes (vendredi matin).

Vendredi, 24 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT SUR L'EXTRACTION DU QUARTZ DANS LE YUKON

M. MICHAUD présente le premier rapport du comité permanent des mines et miné-

raux concernant le projet de loi (bill n° 6) tendant à modifier la loi relative à l'extraction du quartz dans le Yukon.

PREMIERE LECTURE D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LES OISEAUX MIGRATEURS

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur) demande l'autorisation de déposer un projet de loi (bill n° 44) pour modifier la loi de la convention relative aux oiseaux migrateurs.

Il ajoute: Ce projet n'apporte que trois légères modifications à la loi. En premier lieu, l'article 4 est modifié en vue d'autoriser une réglementation qui soit en conformité de celle de la province à l'égard des contrevenants en période d'interdiction. Cette modification est devenue nécessaire à la suite d'une affaire qui est portée devant la Cour d'appel au Manitoba: on avait poursuivi une personne ayant du gibier en sa possession alors que la loi provinciale lui permettait d'en avoir. Nous faisons concorder notre loi avec la loi provinciale. L'article 2, qui modifie l'article 5, nous permet d'employer les fonctionnnaires du service de chasse et de pêche comme gardes-chasse pour faire respecter la loi relative aux oiseaux migrateurs. L'amendement à l'article 6 a pour but de mettre en vigueur l'amendement à l'article 4. Il n'y a aucun changement radical dans la loi mais simplement de légères modifications destinées à la faire mieux concorder avec les lois provinciales.

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

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail): Je soulève une question personnelle. Le hansard d'hier, page 2483 rapporte certaines paroles de l'honorable député de Parry-Sound (M. Arthurs) où il est question de moi et je veux en parler brièvement. L'honorable député discutait cette question si débattue de l'émigration des Canadiens vers les Etats-Unis et des Canadiens qui en reviennent, et il a lu une déclaration qu'il disait préparée par M. McNeil, de l'Association des vétérans de la Grande guerre. A la page 2483 du hansard (édition anglaise non revisée), on voit qu'il a dit:

A ce sujet, je désire faire remarquer que le ministre du Travail déclara que plusieurs de ces gens reviennent au pays et il cita des chiffres pour l'année 1923 et 1924, fixant le nombre à 43,432, et à 43,316, respectivement. Il déclara que ces chiffres représentaient des Canadiens qui avaient payé $8 d'admission aux Etats-Unis et avaient obtenu remboursement à leur retour au Canada. Je suis persuadé que le ministre, s'il étudie de nouveau la question à tête reposée, ne répétera pas cette déclaration en public, car les chiffres que publient les autorités américaines, quant au nombre de ceux qui sont revenus et à qui on a remboursé les droits d'admission, au cours des cinq mois commençant à avril 1924, sont, respectivement, comme suit: 265, 215, 359, 199 et 190. C'est une toute autre histoire, car ces chiffres n'égalent pas un cinquantième de celui que réclame le ministre du Travail. J'ai d'autres coupures ici sur le même sujet, mais je ne veux pas prendre le temps d'en donner lecture.

A la Chambre le 9 février, une discussion considérable s'est faite à ce sujet et le soir même j'ai envoyé une lettre-télégramme de nuit qui se lit comme suit:

Ottawa, 9 février 1925.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je demande l'application du règlement. Evidemment, l'honorable ministre a l'iintention de mettre en œuvre—de fait il a déjà mis en œuvre—un plaidoyer qui devait former partie intégrante d'un débat. On ne saurait se prévaloir de l'appel de l'ordre du jour pour une discussion de ce genre. D'après la citation même du ministre, il est clair qu'il n'existe aucune question personnelle.

L'hon. M. MURDOCK: C'est une question de privilège personnel. On laisse entendre que j'ai présenté de fausses déclarations à la Chambre. Je me propose de démontrer que ces déclarations étaient vraies.

Des VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: L'honorable député parle d'un rappel au règlement...

L'hon. M. MURDOCK: Je vais simplement donner le document original que j'ai reçu du secrétaire du travail de Washington. Cela indique si mes déclarations étaient fausses ou vraies.

M. l'ORATEUR: Si c'est une question personnelle atteignant l'honneur de l'honorable ministre il ne peut parler que de ce sujet et corriger les déclarations de l'honorable député pour la raison qu'on a mal cité ses paroles ou qu'on l'a virtuellement accusé de n'avoir pas dit la vérité. Si c'est là le point soulevé par l'honorable ministre c'est certainement une question de privilège. Cependant l'honorable ministre ne doit pas prononcer de discours. Il doit se contenter de montrer comment la déclaration de l'honorable député de Parry-Sound (M. Arthurs) n'est pas conforme aux faits et comment elle porte atteinte à son honneur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je désire bien me faire comprendre à ce sujet. Voici ce que j'ai prétendu. Le simple fait qu'un honorable député met en doute l'exactitude d'une déclaration offerte par un autre honorable membre ne constitue pas une insulte à l'honneur de celui-ci.

L'hon. M. MURDOCK: Cela va beaucoup plus loin et je le démontrerai avant de terminer.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre a dit que c'était précisément cela. On n'a pas calomnié l'honorable ministre ni porté atteinte à son honneur et il n'y a pas là matière à question de prévilège.

M. ARTHURS: Je n'avais nullement le désir de porter atteinte à l'honneur de l'honorable ministre. Je citais des déclarations et chiffres préparés par une personne que j'ai nommée et le fait que mes chiffres et ceux de l'honorable ministre ne concordent pas n'atteint ni son honneur ni le mien. C'est une chose qui arrive fréquemment à la Chambre et je ne vois pas pourquoi l'honorable ministre nous servirait un discours.

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable député a dit:

Je suis persuadé que le ministre, s'il étudie de nouveau la question à tête reposée, ne répétera pas cette déclaration en public.

Je me propose de la répéter.

M. l'ORATEUR: Il arrive tous les jours que des membres d'un côté de la Chambre avancent des déclarations qu'ils croient vraies et que les honorables députés de l'autre côté de la Chambre contredisent parce qu'ils les croient inexactes. Il n'y a pas là matière à une question de privilège, sauf quand on porte atteinte à l'honneur d'un honorable député. Mettre en doute l'honneur d'un député permet de soulever une question de privilège, mais d'après ce que je puis voir du cas qui se présente aujourd'hui, l'honorable député de Parry-Sound (M. Arthurs) n'avait nullement l'intention de mettre en doute l'honneur du ministre et je ne vois pas qu'il y ait lieu à une question de privilège.

L'hon. M. MURDOCK: Je veux bien me conformer au désir de la Chambre, mais je prétends que l'honorable député s'est exprimé de façon à faire croire que j'ai menti. Voilà exactement à quoi revient son discours, et il me semble que c'est mon droit d'établir qui trompe.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. La véracité d'un honorable député n'est pas mise en doute du fait qu'un de ses collègues le contredit poliment. L'on m'a dit souvent que je parlais de choses que je ne connaissais pas, ou que mes affirmations n'étaient pas fondées. L'autre jour, un honorable député a qualifié de fausse l'assertion d'un autre honorable membre. J'ai trouvé l'expression plutôt dure et j'ai déclaré qu'on devrait s'en abstenir entre gentilhommes dans cette Chambre. Mais dans le cas actuel, je ne vois pas que la véracité du ministre du Travail ait été mise en doute, et je ne crois donc pas que la question de privilège se pose

L'hon. M. MURDOCK: Puis-je ajouter un mot?

M. l'ORATEUR: Oui.

L'hon. M. MURDOCK: N'est-ce pas mon droit d'indiquer la source de mes renseignements afin d'en montrer la valeur?

L'hon. M. STEVENS: A l'ordre. Le point est réglé.

L'hon. M. MURDOCK: Puis-je continuer?

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre peut continuer. Je désire entendre ce qu'il a à dire.

L'hon. M. MURDOCK: J'ai cité certains chiffres.

L'hon. M. STEVENS: J'invoque le règlement.

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre du Travail a déjà fait insérer aux débats les chiffres en discussion et l'honorable député de Parry-Sound (M. Arthurs) lui en a opposé d'autres hier soir. Ces deux assertions contradictoires relativement au nombre de Canadiens qui émigrent aux Etats-Unis ou qui en reviennent ne constituent pas à mon humble avis l'ombre d'un doute quant à la véracité de l'un ou de l'autre des honorables membres et je décide donc qu'il n'y a pas lieu de soulever la question de privilège. L'honorable membre outrepasse simplement son droit de parole, en répliquant à cette phase du débat. Ayant déjà parlé, il doit attendre une autre occasion pour répliquer.

L'hon. M. MURDOCK: J'ai fait insérer des chiffres aux débats, mais je n'ai pas cité les lettres me transmettant cette statistique.

L'hon. M. STEVENS: J'invoque le règlement.

M. l'ORATEUR: L'honorable député doit se conformer à la décision de l'Orateur. Il peut en appeler naturellement.

LE CHEMIN DE FER DE LA REGION DE LA PAIX

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Le ministre des Chemins de fer et des Canaux se propose-t-il de convoquer ces jours-ci, ou bientôt, une conférence relativement à la question du transport par chemin de fer dans la région de la Paix?

L'hon. M. STEVENS: Nous avons tous hâte de savoir.

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Mon expérience des conférences ne m'encourage pas à les multiplier. Nous ne nous désintéressons pas de la question; elle fait l'objet de discussions que je n'appellerai cependant pas des conférences.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): La réponse est assez vague; est-elle négative?

L'hon. M. GRAHAM: Je regrette que mon honorable ami me pose tant de questions à ce sujet. Je dois avoir la liberté de répondre à ma manière.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. STEWART (Humboldt): Monsieur l'Orateur, avant l'ajournement de ce débat hier soir, ou plutôt de bonne heure ce matin, j'avais tenté d'exposé simplement et franchement devant la Chambre certaines raisons pour lesquelles je m'oppose aux propositions budgétaires de cette année. J'avais déclaré que les politiques fiscale et tarifaire que comportent ces propositions ne s'accordent pas avec mes principes; c'est pourquoi je ne saurais les approuver. J'avais aussi soumis certaines objections contre la commission du tarif que l'on se propose de créer. De plus, j'avais suggéré certaines amplifications qui rendraient peut-être notre état financier annuel plus intelligible pour la masse du peuple. J'avais, en conclusion, hier soir, souligné un projet d'impôt, ou un amendement à un projet d'impôt, que l'on trouve au budget, savoir, l'extension de l'application de l'impôt du timbre sur les chèques de façon à inclure certains effets qui, jusqu'à présent, en ont été exemptés.

J'avais fait observer au ministre intérimaire des Finances (M. Robb), en son absence—et je suis heureux de le voir à son siège aujourd'hui, et j'espère qu'il étudiera un peu les déclarations que j'ai faites hier soir—qu'on ne demande pas une chose non déjà reconnue dans la loi. La loi reconnaît certaines exemptions; elle l'a toujours fait. J'ai tenté de lui démontrer qu'on allait commettre une injustice regrettable envers certains producteurs importants s'il insiste sur l'amendement qui inclurait particulièrement, pour ce qui est de l'impôt, ces bons ou effets donnés en paiement de la crème dans les provinces de l'Ouest. J'espère que le ministre pèsera les arguments avancés. Je suis convaincu qu'avant la fin de ce débat, d'autres honorables députés, qui ont comme moi à cœur les intérêts de l'industrie laitière de ce pays, exposeront au ministre des arguments, sinon similaires, du moins aussi justes et aussi forts que ceux que j'ai voulu exposer.

Maintenant, monsieur l'Orateur, passant à la suite de mes remarques, je désire dire un mot sur l'amendement proposé au budget du ministre intérimaire des Finances. J'ai dit hier soir que je m'étais efforcé, cette année d'étudier l'exposé budgétaire sans parti pris inutile, sans soumission à la discipline de parti, et que j'avais tiré mes conclusions en faisant une étude attentive de cet exposé. J'ai dit que j'avais étudié l'amendement avec le même esprit. Après avoir ainsi étudié l'amendement, il me semble facile d'exprimer mon opinion à son sujet en le comparant à certains décors que l'on voit un peu partout aujourd'hui dans les théâtres du pays. Nous avons souvent contemplé sur la scène un magnifique paysage et, sans même lever le rideau, au moyen d'un jeu de lumières dirigé des coulisses sur le rideau, ce tableau magnifique disparaît entièrement pour faire place à un autre. Tout dépend du jeu des lumières et de la position de ces dernières; le rideau même est fixe; et la scène change d'après les différentes lumières que l'on projette sur le rideau. Maintenant, pour ce qui est de l'amendement, je dois dire qu'aux yeux d'un député situé comme je le suis, il ressemble beaucoup à ce jeu de scène; je crois qu'il existe une ressemblance entre les deux. L'amendement contient certaines idées que j'approuve, mais au cours de ce débat, on a fait jouer sur l'ensemble un si grand nombre de lumières que, vraiment, je suis forcé de dire que la beauté première du tableau qu'il présentait a disparu. Au moyen surtout d'un jeu de lumières dirigé, non directement des côtés opposés, mais par des gens qui se tiennent derrière la scène, nous apercevons maintenant à la place des fleurs d'impôt modéré que nous contemplions d'abord, des rochers immenses et dénudés sous forme d'impôts additionnels. Il m'est presque inutile après ces commentaires de dire que je ne suis pas plus en mesure d'appuyer l'amendement que je ne le suis d'appuyer le budget.

Je veux passer maintenant à deux ou trois questions que je considère d'importance urgente. D'abord, je dirai quelques mots sur une question qui a été depuis quelque temps, et est certainement aujourd'hui, présente à l'esprit non seulement des honorables membres de cette Chambre, mais de tous les citoyens intelligents du pays; je veux parler de nos chemins de fer et du problème du transport en général. Je n'ai pas l'intention de discuter cette question longuement, mais j'ai une

suggestion concrète sur laquelle je désire appeler l'attention de la Chambre. Selon moi, la recherche de quelque solution de nos difficultés relativement à nos chemins de fer nationaux et en général à toute la question du transport par chemin de fer est une affaire d'importance capitale dont le Parlement devrait s'occuper avant toute autre chose. Comme nous le savons tous, nos chemins de fer nationaux ont le désavantage d'avoir une dette immense; étant donné les frais généraux qu'ils ont à rencontrer, les perspectives actuelles ne laissent aucun espoir de faire face à la situation avec les recettes possibles des chemins de fer.

Il y a un an, lorsque fut présenté à la Chambre le rapport du comité des chemins de fer nationaux et de la marine marchande, on prôna —et j'en fus moi-même—la réduction de la capitalisation des chemins de fer nationaux. Et voilà sur quoi je désire attirer l'attention de la Chambre en ce moment. On pourrait faire plusieurs propositions pour la réduction de cette capitalisation, et je vais en suggérer une couple. On a suggéré récemment à la Chambre, et la presse en a parlé, que la solution convenable se trouverait dans la nationalisation de la grande compagnie rivale de notre réseau national, c'est-à-dire le chemin de fer Pacifique-Canadien, et l'union des deux réseaux en un grand tout. Je suis de ceux qui regardent cette proposition comme devant se réaliser un jour, mais en même temps je veux étudier la situation actuelle; je veux savoir de quelle question nous devons nous occuper en premier lieu.

Même si nous voulions accomplir ce projet, il serait nécessaire de faire une nouvelle évaluation de nos chemins de fer nationaux, et je suggérerais de réduire la capitalisation du réseau d'une somme au moins égale au total de ses déficits, soit environ 344 millions. Les chemins de fer Nationaux-Canadiens auraient ainsi égalité d'actif et de passif, au moins sur le papier. En allant plus loin, nous pourrions annuler tout le chapitre appelé "emprunts au Dominion du Canada et intérêts", ce qui représente plus de 598 millions. Nous pourrions aller encore plus loin. Pour moi, j'irais jusqu'à annuler cette partie des frais généraux qui incombe au gouvernement du Dominion.

Si les honorables députés veulent consulter le rapport annuel du National-Canadien et regarder le bilan, ils verront des articles intitulés "Compte du Dominion du Canada", qui se totalisent à $1,142,000,000. J'effacerais cela. Quelques honorables députés pourraient peut-être, sans une étude complète du sujet, penser que ce serait là trop réduire la capitalisation, mais ceci, remarquez bien, laisserait au National-Canadien un passif de $1,271,000,000, après avoir réduit le total de près de moitié. Ceci mettrait les chemins de fer dans la situation avantageuse que voici: leur actif excéderait alors leur passif de 803 millions, et le capital subsistant, comme dette envers le public, serait de $913,913,000, somme qui porterait intérêt. Ce serait là le capital réel sur lequel le réseau aurait à payer intérêt.

Qu'on me permette de comparer cela à la capitalisation du chemin de fer Pacifique-Canadien. D'après un rapport publié récemment par cette compagnie, le total du capital sur lequel elle paie des intérêts, comprenant les actions, les obligations et les hypothèques, s'élève à un peu plus de 670 millions.

M. GOOD: Ceci comprend-il les dividendes sur les actions et les intérêts accumulés sur les obligations?

M. STEWART (Humboldt): Cela comprend les actions, c'est-à-dire le capital sur lequel les dividendes se paient. L'an dernier, les recettes du chemin de fer Pacifique-Canadien furent de plus de 47 millions, alors que les recettes des chemins de fer Nationaux-Canadiens s'élevèrent à un peu plus de 21 millions. Si l'on éliminait la concurrence, si nous nous débarrassions de cette répétition de service et si nous réduisions la capitalisation du National-Canadien comme je l'ai suggéré, même en laissant de côté les avantages d'une direction unique et de la coopération remplaçant la rivalité, cette coalition serait alors en mesure, en vertu de sa faculté de rendement révélé dans l'exposé qui nous a été soumis récemment, de payer un intérêt de 4.3 p. 100 sur tout le capital. Cela ne suffirait pas, sans doute, au paiement de tous les intérêts et des frais généraux auxquels les chemins de fer ont présentement à faire face. Il est vrai que le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer National-Canadien ont des obligations ne portant que 3 p. 100 d'intérêt; mais il arrive malheureusement que le National-Canadien a quantité d'obligations à 6 et 7 p. 100. Il s'ensuit qu'il leur serait nécessaire d'avoir des recettes supérieures à celles qu'ils ont actuellement. On verra toutefois que je n'ai pas tenu compte de l'important facteur d'amélioration qui résulterait de la fusion des deux réseaux. Il m'est impossible de savoir exactement ce que l'on économiserait par suite de la disparition de la multiplicité des voies ou par la suppression de la concurrence; mais je suis sûr que ce montant contribuerait, en une large mesure, à modifier les chiffres que j'ai cités—je n'oserais même pas évaluer jusqu'à quel point, mais je suis sûr qu'il modifierait considérablement ces chiffres—et que les voies ferrées pour-

raient alors faire le service des intérêts de toute la dette qui resterait, et ils pourraient peut-être aussi rembourser une certaine somme au trésor public, si on le désirait.

Mais, avant de passer à un autre sujet, je veux indiquer l'une des raisons qui militent en faveur de la réduction du capital du chemin de fer National-Canadien. On a englouti un fort montant d'argent dans le chemin de fer National-Canadien, lequel ne rapporte pas, pour l'heure, ce qu'on est en droit d'en attendre. Il y a à cela des raisons que je n'ai pas l'intention d'examiner; mais le fait est que cet argent, que l'on a déboursé, est actuellement perdu, en tant que placement productif; et le seul moyen de déterminer qui doit se charger du service des intérêts de cette dette est de trouver où est allé l'argent. Il est très difficile de savoir ce qu'est devenu cet argent, surtout les sommes qui ont été déboursées pour les chemins de fer de l'Etat et certaines voies du Nord-Canadien, construites il y a plusieurs années. Mais, quoi qu'il en soit, ces sommes retournèrent en définitive au commerce, les travailleurs en ont retiré quelque gain à cette époque et le commerce a aussi, sans aucun doute, bénéficié de cette argent mis en circulation; ces classes de notre population réalisèrent, du fait de cet argent ainsi dépensé, autant sinon plus que les premiers exploitants du sol, des forêts et des mines, qui, en fournissant la plus grande partie du trafic des marchandises de nos chemins de fer, ont assuré des recettes plus considérables qu'ils ne peuvent espérer en obtenir, à l'avenir, de la dépense de cet argent. Je prétends donc, monsieur l'Orateur, qu'il n'est que juste que nous prenions à notre charge, en tant que nation, maintenant et pour toujours, les sommes que nous ne pouvons récupérer et que nous les comprenions dans notre dette nationale, l'Etat se chargeant du service des intérêts; et non pas d'en faire porter le fardeau à ceux qui tentent d'augmenter la production et de fournir du trafic à nos chemins de fer nationaux. C'est pourquoi je dis que c'est la première mesure à prendre, sans égard à ce que l'on pourra faire plus tard.

Je veux maintenant traiter une question au sujet de laquelle il est urgent, à mon avis, que la Chambre adopte une mesure législative. Je veux parler des prêts à long terme. Je ne me propose pas de traiter longuement ce sujet; je veux simplement attirer l'attention du Gouvernement sur le rapport de son commissaire, le Dr Tory, et sur un certain projet esquissé dans le rapport. Je sais parfaitement que les prêts à long terme ne sont pas en faveur au pays. Je ne critique pas sévèrement le Gouvernement de ce qu'il ait hésité à se lancer dans cette entreprise; je crois qu'il a agi sagement en recueillant tous les renseignements possible sur le sujet. Pour diverses raisons, nos gouvernements provinciaux ont vu échouer les projets qu'ils avaient adoptés. Mais, d'après le rapport du Dr Tory et d'autres témoignages que je me propose de porter à votre connaissance, certaines méthodes de prêts à long terme ont réussi. Le Dr Tory parle de la troisième méthode, connue sous le nom de plan américain. Il dit:

> Une troisième méthode certainement réalisable, serait d'adopter sur-le-champ le principe de la commission américaine de prêt agricole, et d'établir des banques agricoles, réparties convenablement dans le pays. On trouvera les détails de cette méthode à la page 40, et suivantes, du rapport de l'an dernier.

Il énumère ensuite les avantages de cette méthode. Je désire maintenant lire des témoignages, quant à l'efficacité du système. J'ai ici un article de rédaction publié dans le *Buffalo Express* du 14 avril 1925. Les mêmes vues ont été exprimées, à ma connaissance, par d'autres journaux américains vers le même temps, à propos du rapport de M. R. A. Cooper, commissaire du service fédéral des prêts agricoles, lequel, je suppose, fut présenté vers la même date que cet article de rédaction:

> Le régime des prêts agricoles fédéraux est en pratique depuis huit ans, et les pertes subies par les banques du fait des prêts agricoles démontrent comment les emprunteurs peuvent et veulent observer les conventions de leurs marchés et de quel jugement font preuve les commissaires, en consentant les prêts.
>
> Le service fédéral des prêts agricoles, en huit ans, a forclos, en tout, trois dixièmes de un p. 100 des hypothèques, dit le commissaire Cooper. Ces pertes subies sur les biens immeubles ne représentent que les gains d'une journée des services de prêts de l'Etat. Néanmoins, les prêts s'élevèrent à la somme de $1,535,-198,933, répartie entre 403,906 fermiers. Les banques de prêt agricole ont jugé nécessaire d'intenter des actions en forclusion dans 4,701 cas, mais elles n'acquirent que 1,271 fermes. Les banques agricoles à capital-actions ont acquis seulement 125 fermes. De sorte que plus de 400,000 hypothèques gardent leur valeur ou ont été remboursées.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement, connaissant ces témoignages, aurait tort de différer l'adoption du régime dont le besoin est si urgent, pour venir en aide aux fermiers, à l'heure actuelle.

On a déjà signalé en cette Chambre le besoin qui se fait sentir d'étendre l'application de la loi de faillite, je suis de cette opinion. A la suite de circonstances au sujet desquelles je n'entends pas fixer les responsabilités nombre de nos cultivateurs se trouvent dans une situation telle qu'un régime de crédit à long terme ne saurait leur être de quelque utilité. De fait, il serait imprudent et de mauvaise politique de leur faire des prêts. Je suis, toutefois, d'avis que ces gens, après avoir été ainsi dans l'embarras, redoubleront de prudence et que si on leur fournissait l'avantage de sortir de leurs

difficultés financières, ils deviendraient pour nous des sujets plus utiles que les immigrants qu'il nous faudra faire venir pour les remplacer. Ces cultivateurs constitueraient de nouveau un élément d'actif pour le pays, au lieu de lui être une charge, si on les aidait à reprendre leur carrière à la faveur d'un moyen comme celui déjà suggéré ici.

Une autre question à signaler à l'attention c'est celle du besoin de modifier la loi des grains. Je serais heureux que le Gouvernement prît note de ma proposition. Si je m'en souviens bien le ministre du Commerce disait, il y a quelques jours, qu'il serait peut-être plus sage d'ajourner ce projet d'une année. J'ai une raison, monsieur l'Orateur, pour dire que ce ne serait pas sage d'attendre à la prochaine session. Je comprends le sentiment de ceux qui se rendent compte de l'importance de cette question, à laquelle ils veulent donner leur plus attentive considération, et si ce n'était la raison que j'ai, je serais porté à me ranger à l'avis du ministre. L'année dernière, dans l'ouest canadien, nous avons adopté un nouveau régime de vente de notre grain, c'est celui de la vente en commun; or la présente loi ne protège ce système, le fait est qu'elle ne fut pas préparée avec cet objet en vue; alors je trouve que nous avons le devoir d'apporter à la loi les modifications nécessaires en vue de l'adapter à ce système de vente collective, ce qui permettrait aux intéressés de poursuivre leurs opérations encore une autre année.

En terminant, monsieur l'Orateur, il est un autre sujet dont je voudrais m'occuper; il mérite qu'on lui donne une attention plus sérieuse que je me propose de lui donner dans ces quelques remarques. Je veux parler de l'immigration. Je n'ai pas l'intention de traiter de cette question d'une façon théorique sans tenir compte des circonstances dans lesquelles nous nous trouvons. Si la politique du Gouvernement était autre, il y aurait une autre manière d'envisager ce problème, mais il nous faut agir et tant que cette politique ne sera pas modifiée il nous faut nous y conformer. Je ne partage pas l'opinion de ceux qui prétendent que le temps n'est pas propice pour faire venir des immigrants et qu'il faut leur interdire l'entrée du pays, mais je serais favorable à des restrictions sévères pour le moment. Je suis de l'opinion de ceux qui ne trouvent pas sage de dépenser beaucoup d'argent pour induire des étrangers à venir au Canada. Je n'irai pas parler de nos pertes de population—elle a son importance en cette matière. Mais j'estime qu'elle entre pour beaucoup dans la politique du gouvernement actuel, et tant qu'on n'aura pas modifié cette dernière, force nous est, comme je l'ai dit déjà, de nous adapter aux conditions présentes. Il est, toutefois, certains sujets qu'on pourrait admettre même si le temps n'est pas favorable. Je vais donner un exemple. Je représente une circonscription des plus cosmopolites. Sur un point 80 p. 100 de la population sont d'origine scandinave; sur un autre point c'est un groupe considérable d'Irlandais; ailleurs on trouve nombre de sujets d'origine allemande, d'autres d'origine française, enfin des Ruthènes. De sorte que vous pouvez comprendre que je parle de ces gens en connaissance de cause. Pour ce qui est des Scandinaves en particulier, et je parle aussi des Irlandais, je suis d'avis que nous devrions les accueillir à bras ouverts, et qu'on ne devrait rien faire pour les empêcher d'entrer au Canada. Il m'a été donné de parler de l'une des sources de notre immigration scandinave avec le gérant de certains journaux répandus parmi la population scandinave de l'ouest canadien et aussi en Norvège et en Suède: je veux parler des deux journaux le *Norrona* et le *Svenska Canada-Tidningen,* autrement dit *Swedish Canadian News.* Ne lisant ni le norvégien ni le suédois je ne puis me rendre compte de la nature de la réclame faite dans ces journaux. J'ai vu tant de publicité faite par ce Gouvernement et par ceux qui l'ont précédé que je me suis permis d'avertir le gérant de ces publications. Dans le passé il est arrivé que cette réclame trompait les lecteurs; elle mettait en trop vive lumière les avantages qu'on pouvait trouver au Canada. Je n'accusai pas ce gérant de vouloir faire de même, mais je lui fis remarquer comme il était imprudent pour ces journaux de trop faire miroiter les beautés du pays aux yeux des futurs immigrants. Il m'assura que tel n'était pas son cas et qu'il pourrait me le prouver.

J'ai sous la main une lettre du rédacteur de ces journaux et je désire en faire consigner des extraits. Il dit qu'il met sous pli quelques coupures pour confirmer ses assertions touchant l'attitude prise par ces publications, et qu'il les croit suggestives. Mon correspondant est le directeur de ces journaux et le rédacteur de la plupart des articles qui tiennent de la publicité, en tant qu'il s'agit de l'immigration:

> Pour ma part et au nom des autres rédacteurs de ces deux journaux, je m'inscris tout à fait en faux contre l'accusation que nous dépeignons le Canada sous des couleurs trop roses. Nous avons exposé simplement les faits et nous avons même, à plusieurs reprises, mis en garde ceux qui ne sont pas susceptibles d'être des émigrants recommandables. Nous avons averti nos lecteurs qu'ils devront peiner pour réussir comme on le voit par...

Et il parle de certaines coupures. Il ajoute:

> Nous voulons l'homme animé du véritable esprit du pionnier, désireux de s'attaquer à rude besogne et sachant d'avance qu'il aura beaucoup de misère à endu-

rer avant de réussir. Voilà l'esprit qui caractérise à la fois nos articles spéciaux et nos éditoriaux.

D'après les résultats de ce genre de publicité que j'ai observés, ces gens viennent ici sachant qu'ils ont une tâche difficile à entreprendre et ils s'y mettent dans l'esprit de nos premiers pionniers. Je conseille au Gouvernement de continuer cette forme de leur programme d'immigration. Il ne faut mettre aucun obstacle à la venue de pareils colons au pays.

Avant de prendre mon siège, je tiens à déclarer à ce Gouvernement que je ne puis appuyer un régime d'immigration beaucoup plus étendu que celui-là—c'est-à-dire, admettant seulement les gens qui entrevoient ici un meilleur avenir que dans leur pays, après s'être mis tout à fait au courant de la situation. Je suis d'avis, toutefois, qu'il serait possible de modifier la politique de notre gouvernement, en particulier touchant le régime des impôts, de manière à rendre ce pays plus attrayant à l'étranger. J'ajouterai que la nouvelle orientation politique que je préconise ne cadre certes pas avec celles dont les députés à ma droite se sont fait les protagonistes avec tant d'unanimité et d'ardeur. Je suis d'accord avec ceux qui proclament la grandeur de notre population canadienne de naissance, qui lient le développement de notre pays à l'accroissement de notre population. C'est donc faute de ne pouvoir souscrire à la politique fiscale ou aux impôts proposés par ce Gouvernement et par suite de la conviction que plus vite le peuple aura l'occasion d'exprimer son avis sur ces questions, mieux ce sera pour tous les intéressés, que je m'oppose à l'adoption du budget, connaissant fort bien ce qui peut résulter de cette opposition.

M. FAFARD (Texte): Monsieur l'Orateur, nous avons tellement entendu parler de protection depuis quelques semaines que, la nuit dernière, j'ai rêvé protection. J'ai vu, dans un lieu sombre, je dirais même infernal, une foule de gens que je reconnaissais comme ayant siégé à votre gauche. Un peu surpris, je m'empressai de leur demander ce qu'ils faisaient dans ces lieux et ils me répondirent, avec des grincements de dents: "Le peuple nous a compris, et il nous a punis."

M. FOURNIER: L'honorable député a-t-il rencontré là des progressistes, aussi?

M. FAFARD: Mon honorable ami me demande si j'ai rencontré des progressistes; je puis dire que je n'en ai pas vu dans les flammes, mais j'en ai rencontré sur la route, qui étaient très pâles et qui m'ont dit que j'étais le seul, étant libéral, qui pouvait les sauver.

Monsieur l'Orateur, nous entendons parler aussi, bien souvent, d'économie. Nous aimons, de ce côté-ci de la Chambre, entendre parler d'économie, parce que c'est une vertu que nous pratiquons, mais je vous assure franchement que je n'aime pas à me faire donner des leçons d'économie par nos adversaires politiques qui siègent à votre gauche. Je veux être loyal pour mes adversaires et laisser de côté les années de la guerre; la politique de participation à outrance qu'ils avaient adoptée les a forcés de faire des dépenses énormes, et j'admets que, dans l'année qui a suivi la guerre, ils ont eu beaucoup d'argent à dépenser pour la démobilisation; mais si vous prenez l'année 1920, deux ans après la guerre, vous constaterez que ces messieurs avaient un déficit de $674,000,000. Ces chiffres sont tellement exorbitants que le peuple en général et même les financiers ne peuvent parvenir à en concevoir l'énormité. Six cent soixante-quatorze millions de dollars, monsieur l'Orateur, ceci veut dire $56,000,000 par mois, plus de $13,000,000 par semaine, près de $2,000,000 par jour! Et ces messieurs, aujourd'hui, veulent nous donner une leçon d'économie, quand le budget démontre un surplus de près de $2,000,000!

Monsieur l'Orateur, la dette est énorme, c'est un fait incontestable, et l'on s'en rend bien compte en constatant que l'intérêt que nous payons chaque année sur la dette du Canada égale la dette totale de notre pays avant la guerre, et est même plus considérable. Etant donné notre population, il serait criminel de taxer le peuple pour essayer de payer cette dette. Une telle politique serait ruineuse pour le pays. Elle accablerait le peuple de taxes, paralyserait le commerce, ruinerait nos industries et arrêterait le développement de nos ressources naturelles. La meilleure politique est celle suivie par la présente administration, et qui consiste à encourager le développement de nos ressources naturelles.

Malgré l'énormité de notre dette, monsieur l'Orateur, je suis heureux de constater que nous pouvons nous comparer avec avantage aux autres pays du monde. La dette du Canada, par tête, est de $268; la Nouvelle-Zélande, $792; l'Angleterre, $791; la France, $540 et l'Australie, $359. Et notre position serait encore bien meilleure si nos adversaires politiques, alors qu'ils étaient au pouvoir, avaient suivi l'exemple de l'Angleterre et des Etats-Unis et avaient taxé, pendant la guerre, les profiteurs de guerre, au lieu de leur permettre,

au moyen des bons de la victoire, de ne pas payer de taxes, ni durant, ni après la guerre.

Je crois, monsieur l'Orateur, que nous avons trop de pessimistes, qui emploient toute leur intelligence et tout leur talent à démontrer que les affaires vont mal et que nous allons à la banqueroute, des gens, enfin, qui sont prêts à sacrifier le pays pour satisfaire leurs ambitions politiques. Si vous comparez notre dette publique avec l'étendue de notre pays, vous constaterez que la dette, après tout, n'est pas si énorme. Si nous laissons de côté nos richesses forestières, nos mines, nos pêcheries, nos pouvoirs d'eau, nous constatons que l'hypothèque qui grève aujourd'hui le Canada n'est que d'une piastre par acre de terre; et, si nous tenons compte des richesses naturelles que je viens d'énumérer, nous constatons que cette hypothèque n'est plus que de deux à trois cents par acre.

L'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton), au cours de ce débat, nous disait que les Américains avaient placé dans ce pays deux billions et demi de capital, ce qui veut dire que, seul, le capital américain placé au Canada est suffisant pour couvrir la dette totale du pays. Il ne faut pas oublier, non plus, que nos richesses forestières s'élèvent à trois billions de dollars; c'est-à-dire qu'à elles seules elles sont plus considérables que la dette totale du Canada. Ce n'est certainement pas là l'image d'un pays qui s'en va à la banqueroute.

Si nous voulons marcher vers la prospérité, nous devons regarder l'avenir avec confiance. Lorsque l'explorateur parcourt les forêts, dans ses expéditions, il se sert de l'étoile polaire pour diriger sa course et les véritables Canadiens devraient, eux, se guider sur l'étoile du patriotisme.

M. FOURNIER: Très bien!

M. FAFARD: Monsieur l'Orateur, on a parlé de libre-échange et de haut protectionnisme. Je ne me convertirai jamais au libre-échange tant que les Etats-Unis conserveront la barrière qu'ils élèvent contre nous actuellement. Je ne suis pas, non plus, de ces hauts protectionnistes qui voudraient concentrer la richesse entre les mains d'un groupe d'individus, au lieu de la répandre dans tout le peuple. Je crois qu'il faudrait remanier les droits qui grèvent les articles de première nécessité, afin d'aider les masses populaires et de garder les nôtres dans notre pays.

Nos adversaires, défenseurs fidèles des gros intérêts, ont proclamé partout que nos remaniements du tarif à la baisse, ont causé des faillites sans nombre. Cependant, si vous examinez le rapport des faillites commerciales au Canada, vous constaterez qu'en 1914, alors que ces messieurs étaient au pouvoir, il y avait en ce pays 2,898 faillites. Bien plus, en 1915, lorsque le pays jouissait de cette prospérité factice occasionnée par la guerre, il y avait au Canada 2,661 faillites. Revenons maintenant à l'administration libérale, dont l'abaissement des droits tarifaires est supposé avoir ruiné le pays, et nous constaterons qu'en 1923 il y avait 448 faillites de moins qu'en 1922. Même après le budget de 1924, qui devait ruiner le pays, nous constatons 1221 faillites de moins qu'en 1922. Ces chiffres, tirés des statisitques du Canada, sont incontestables.

L'honorable chef de l'opposition (M. Meighen), au cours de l'été dernier, parcourait le pays en proclamant partout que 2,000 fabriques étaient tombées en faillite. Cependant, dans la ville d'Ottawa, au cours de l'automne dernier, à l'assemblée de l'Association des manufacturiers canadiens, un des membres les plus distingués de cette association a déclaré non pas que 2,000, mais que 1,331 fabriques avaient fermé leurs portes. Et une chose que le chef de l'opposition s'est bien gardée de faire connaître au pays, c'est que 934 nouvelles manufactures avaient ouvert leurs portes.

Quelques DEPUTES: Très bien!

M. FAFARD: On a prétendu également que l'industrie de la chaussure était ruinée. De 1921 à 1923, le nombre des manufactures de chaussures au Canada est passé de 177 à 186 et la valeur de leur production a augmenté d'un million de dollars. On a affirmé en tous lieux que cette industrie souffrait énormément du tarif de préférence accordé à la Grande-Bretagne; et cependant, la production canadienne a été de $45,596,012 en 1923, et les importations britanniques n'ont été que de $604-472.

Je crois, monsieur l'Orateur, que le chef de l'opposition aura beaucoup de difficulté à convaincre le peuple qu'il est sincère, même quand il parle de haute protection. S'il était sincère, rien ne l'aurait empêché, en 1911, d'élever le tarif. C'est au cours de cette année 1911, que la réciprocité fut rejetée par le pays. Monsieur l'Orateur, si les cultivateurs, à l'heure actuelle, ont de la difficulté à faire commerce avec nos voisins du sud, les véritables coupables sont ceux qui sont responsables du rejet de la réciprocité. Le parti libéral a toujours été l'ami de la classe agricole. C'est grâce à lui que les droits ont été diminués sur les instruments aratoires et sur tous les instruments de production qui servent au développement de nos ressources naturelles.

L'on a parlé dans certains milieux et en particulier à votre gauche, monsieur l'Orateur, d'augmenter les droits sur les pommes de terre. Je comprends que la politique à laquelle on

veut en venir n'est pas tant le relèvement des droits sur les pommes de terre que l'augmentation des droits sur les instruments aratoires. c'est-à-dire qu'on voudrait donner quelques centins de plus par 100 livres de pommes de terre et exploiter le cultivateur de 30 à 40 dollars lorsqu'il s'agit de lui vendre un instrument dont il a besoin.

J'ai l'honneur de représenter un comté presque exclusivement agricole et je suis prêt à faire tout mon possible pour aider les cultivateurs, car je crois qu'ils le méritent réellement. L'argent est devenu rare à la campagne, les récoltes n'ont pas été très bonne et les produits se vendent bon marché; le cultivateur commence à se décourager, car il doit faire tout l'ouvrage lui-même vu l'impossibilité de se trouver des journaliers désireux de travailler sur la ferme. Je dirai même que parfois il est un peu persécuté. Pour les travaux publics qui sont exécutés dans les villes, les prix sont fixés d'avance et l'on paie à peu près le double de ce qui est payé pour les mêmes travaux lorsqu'ils sont exécutés à la campagne. Je me suis souvent demandé quel pourrait être le remède à cette situation. Quelques-uns ont dit: "Elevez le tarif à l'égalité de celui des Etats-Unis." Eh bien, messieurs, j'ai plus confiance que cela dans mon pays. Les Etats-Unis ont une population de 115 millions d'habitants; ils font leur tarif suivant les besoins de leur pays et je crois que le Canada, avec ses 9 millions d'habitants, a le droit de faire un tarif qui fasse l'affaire des Canadiens. Il est bien évident que, si vous augmentez les droits sur les pommes de terre, sur le beurre et sur les autres produits, les produits américains ne viendront pas sur nos marchés; mais serait-ce le véritable remède? Selon moi, le remède serait d'abaisser les taux de transport.

J'ai passé les vacances de Pâques dans mon comté. Les patates s'y vendaient 25c. le minot, c'est-à-dire 37c. du 100 livres en chiffres ronds. Y a-t-il un homme sérieux, en cette Chambre, qui va prétendre que les Américains peuvent prendre 100 livres de patates à la frontière, payer 35c. de droits sur ces 100 livres et venir les vendre sur nos marchés, surtout si l'on considère que les taux de transport son 15 p. 100 plus élevés que les nôtres? Sûrement, nous ne pouvons pas concevoir que les Américains, que l'on vante tant dans cette Chambre, vont venir sur nos marchés vendre des pommes de terre qui ne leur rapporteront que 2c. du 100 livres.

On a parlé du beurre. J'avais justement hier le rapport du département de l'industrie laitière de février 1925. Je me demande s'il serait opportun d'élever les taux sur le beurre. La chose serait absolument ridicule, car je vois, dans le rapport des statistiques, que les Etats-Unis ont exporté au Canada, en février, 50 livres de beurre seulement. C'est reconnaître que nos taux sont assez élevés. Cependant, j'ai été informé que plusieurs chars de patates avaient été vendus dans l'Ouest canadien. Il peut se faire dans ce cas, que la hausse du tarif soit recommandable. Quant à moi, monsieur l'Orateur, j'y vois un principe absolument faux et je préférerais que, au lieu d'élever le tarif, on diminuât les taux de transport, ce qui équivaut absolument au même, et nous permet de rester logiques. Il est une autre chose qu'il ne faut pas oublier, c'est notre exportation de patates. Nous en exportons huit fois plus—c'est-à-dire trois millions de minots de plus—que nous n'en importons. Les patates supposées venir des Etats-Unis ne sont pas des pommes de terre qui font beaucoup de compétition aux nôtres. Les patates sucrées, par exemple, viennent des Etats-Unis, mais elles ne font pas de concurrence aux nôtres, car nous en cultivons très peu. Vous avez, à ce moment de l'année, des patates fraîches qui viennent de la Floride. Nous ne pouvons pas, non plus, dire qu'elles viennent en compétition avec les nôtres, car c'est un article de luxe qui n'est acheté que par des gens très riches.

On a parlé également d'élever les droits sur les œufs. Je remarque, monsieur l'Orateur, que ces demandes viennent toujours de votre gauche. Nous constatons que, depuis d'avènement du gouvernement actuel, l'importation des œufs chinois a été pratiquement arrêtée, non pas au moyen du tarif, mais au moyen d'une classification, et nos importations des Etats-Unis ont diminué de 6,727,000 douzaines.

Je crois, monsieur l'Orateur, que la politique du parti libéral a été très favorable au cultivateur. Je crois également que le peuple en général n'est pas assez renseigné sur ce que veut dire le mot protection. L'on se figure, d'habitude, que la protection est une mesure pour nous protéger, tandis que, dans la plupart des cas, c'en est une pour exploiter le peuple. Il y aurait une manière assez facile de faire disparaître la protection, ou du moins de la diminuer d'une manière appréciable, ce serait d'obliger les manufacturiers ou les industriels qui jouissent d'une protection d'indiquer sur leurs factures le prix canadien et en même temps le montant de la protection dont ils jouissent. On nous a habitués, dans notre province, à croire qu'une haute protection était nécessaire pour développer nos industries; que ces industries devaient donner de l'ouvrage aux fils de cultivateurs et, enfin, créer des marchés pour tous

les cultivateurs. Eh bien, monsieur l'Orateur, quand on considère notre production agricole, on se rend bien compte que jamais, dans le siècle présent, nos industries ne pourront suffire à absorber nos produits agricoles. Prenez, par exemple, la production de notre blé, elle est suffisante pour nourrir une population de 80 à 90 millions d'habitants.

On nous a dit aussi que les Etats-Unis avaient prospéré sous un régime de protection. Je ne suis pas de ceux qui croient beaucoup à la prospérité des Etats-Unis, et surtout à la prospérité des cultivateurs américains. Savez-vous monsieur l'Orateur, qu'au Canada 98 p. 100 des cultivateurs sont propriétaires de leurs terres, tandis qu'aux Etats-Unis, un pays où la prospérité semble règner, 40 p. 100 des cultivateurs ne sont que locataires? Quant aux faillites, elles ont été beaucoup plus nombreuses aux Etats-Unis qu'au Canada. Et d'ailleurs, pour vous démontrer ce que la protection n'a pu accomplir pour aider le cultivateur, vous me permettrez de vous lire quelques lignes du discours prononcé en cette Chambre, le 6 avril 1925, par l'honorable député de Brome (M. McMaster):

> Les chiffres que je me suis procurés tendent à établir que la protection coûte aux agriculteurs 426 millions de dollars, c'est-à-dire que les objets qui leur sont nécessaires sont imposés au montant de 426 millions et que les produits qu'ils ont à vendre ont vu leur prix augmenter de 125 millions, ce qui les laisse taxés pour la différence, soit 301 millions.

Je crois, monsieur l'Orateur, que ces chiffres démontrent très bien que les cultivateurs américains n'ont pas bénéficié de la protection. Et je trouve une des meilleures preuves de cet avancé dans un article, paru dernièrement dans la *Gazette* de Montréal, nous disant que les Américains achètent des terres dans l'Ouest et en achètent en grand nombre.

D'ailleurs, les Etats-Unis ne sont pas aussi protectionnistes que certains députés semblent le croire, car 58 p. 100 des produits qu'ils importent entre dans ce pays sans payer de droits.

Ce qui a fait réellement la prospérité des Etats-Unis, c'est que durant les premières années de la guerre, en 1914, 1915 et 1916, alors que le gouvernement de ce pays dépensait des centaines et des centaines de millions, les Américains retiraient de la guerre des bénéfices se chiffrant par centaines de millions. Ce qui, en outre, a contribué à la prospérité de ce pays, c'est que les Américains ont taxé le peuple durant la guerre, et qu'ils ont surtout taxé les profiteurs de guerre.

Quant à moi, je suis en faveur d'un tarif de protection modérée, parce que les résultats déjà obtenus dans ce pays nous démontrent que c'est la véritable politique que nous devons adopter. Si nous prenons la période qui s'est écoulée de 1907 à 1911, nous voyons que ces années ont été les plus prospères de l'histoire de notre pays. C'est de 1907 à 1911 que les immigrants nous sont arrivés par centaines de mille, et c'est pendant ces années que nous avons vu notre commerce augmenter d'au delà d'un billion de dollars.

Je disais, tout à l'heure, que le cultivateur de la province de Québec a besoin d'être aidé et je suggérais, dans ce but, de diminuer les taux de transport sur les produits agricoles. Je dois ajouter que les emprunts d'argent sont très difficiles à faire, à la campagne. Le cultivateur qui a de l'argent à prêter préfère acheter des débentures municipales et il y a même certaines débentures industrielles qui sont vendues dans les campagnes par des chevaliers d'industrie qui devraient être en prison plutôt que d'être laissés libres. On a souvent dit que l'industrie agricole était la plus grande industrie du pays, et je suis bien prêt à l'admettre, mais ce qui est toujours arrivé jusqu'à ce jour, c'est que la grande industrie agricole voit chaque année drainer son argent vers les villes pour développer les industries de nos villes canadiennes et même, parfois, les industries américaines. Je suggère donc l'adoption d'une mesure par laquelle les banques, dans nos campagnes, seraient obligées de placer 80 p. 100 de leurs dépôts dans un certain rayon. Supposons, par exemple, que les banques du comté de l'Islet, puissent prêter leur argent dans Montmagny et dans Kamouraska et ne disposer que de 20 p. 100 de leurs dépôts dans les villes. De cette façon, le cultivateur pourrait facilement obtenir de l'argent dans les banques à un taux de 6 p. 100, car les banques ne perdent jamais d'argent avec le cultivateur. Nos banques pourraient aussi aider à nos industries locales qui sont souvent plus solidement établies que les grandes industries de villes. De cette façon nous pourrions développer le pays, d'une manière normale, dans ses différentes sections.

L'agriculteur, en outre, a besoin de marchés à l'étranger. Ce qui m'amène à me joindre aux honorables députés de la ville de Québec pour demander au Gouvernement le développement du port de Québec. Quoique j'appartienne à un comté rural et que je vive à quelque distance de la ville de Québec, je crois que le développement du port de Québec ne devrait pas être laissé à l'initiative locale, mais devrait être une œuvre nationale. Voilà pourquoi je joins ma demande aux autres.

La présente semaine, monsieur l'Orateur, a été appelée la semaine de protection des forêts, et je vous avoue franchement que j'ai

été un peu désappointé de ne pas en entendre parler dans cette Chambre. Il me semble que la protection des forêts est l'une des choses les plus importantes, car les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral en retirent annuellement des revenus au montant de $12,000,000. Je crois que le gouvernement fédéral ne fait pas sa juste part pour aider à la protection de nos forêts. Nous dépensons énormément d'argent, dans l'Ouest canadien, pour détruire les insectes qui pourraient nuire à la récolte et nous ne dépensons rien pour nos forêts qui constituent une récolte toute faite et prête à être exploitée. J'insiste pour que le Gouvernement fasse plus, car ce sera accomplir là une œuvre vraiment nationale. D'ailleurs, tout le monde est intéressé à la protection de nos forêts. Nos forêts donnent de l'emploi à 95,000 travailleurs et intéressent également nos financiers, puisque $600,000,000 sont engagés dans les industries qui les exploitent. La conservation de nos forêts est aussi d'un intérêt vital pour nos cultivateurs, car il a été constaté que la forêt sert à régulariser la température, et si les forêts venaient à disparaître du sol canadien nous aurions sûrement à souffrir des sécheresses qui affectent d'autres pays.

Le gouvernement de Québec mérite certainement des félicitations pour les efforts qu'il a faits pour la préservation de nos forêts. Ce qu'il faut surtout, c'est une campagne d'éducation, et je me permettrais de suggérer que les gouvernements fédéral et provinciaux encouragent le reboisement dans toutes les provinces du Canada. Des primes devraient être offertes aux compagnies et même aux particuliers, pour le reboisement. Nous avons une grande étendue de terrains de sable ou de terre jaune qui sont totalement incultes, qui ne rapportent absolument rien aux cultivateurs, et sur lesquels on pourrait fort bien faire pousser des cyprès et même des pins, etc. Je suis persuadé que si le peuple se rendait compte que les compagnies et les individus s'occupent de reboisement parce qu'ils en retirent des bénéfices, on serait beaucoup plus scrupuleux dans l'exploitation des forêts.

Monsieur l'Orateur, je tiens à féliciter sir Henry Thornton d'avoir eu l'obligeance de présenter, cette année, son rapport dans les deux langues officielles du pays. Sir Henry Thornton a su se gagner l'affection du peuple canadien. Cependant, je regrette, aujourd'hui, d'avoir à attirer l'attention de la Chambre sur un état de choses qui ne concerne pas le président de nos chemins de fer nationaux, mais qui se rapporte plutôt à quelques-uns de ses officiers. J'ai cru que la Chambre serait compétente pour régler cette question. J'ai correspondu assez longuement à ce sujet sans obtenir aucun résultat.

Monsieur l'Orateur, certes je suis en faveur d'exclure de la politique nos chemins de fer nationaux, mais il ne faudrait pas, par ailleurs, que l'on se serve de la politique pour ruiner les politiciens dans leur circonscription électorale. Ainsi, dans le comté de L'Islet, si j'en crois certains contremaîtres de nos chemins de fer, il faut avoir une lettre de recommandation pour obtenir de l'emploi comme journalier sur la ligne. A l'appui de mon affirmation, je vais vous lire une lettre que j'ai reçue d'un de ces contremaîtres:

St-François, juin 17, 1922.

M. J. FERNAND FAFARD, M. P.,
L'Islet.

Cher monsieur,

J'ai un homme avec moi qui travaille sur la "gang" depuis nombre d'années, seriez-vous assez bon de lui envoyer une recommandation et lui envoyer à St-Aubert.

Cet homme est M. Cyprien Bard, St-Aubert, comté de l'Islet.

Les officiers exigent une recommandation.

(Signé) RENÉ COULOMBE,
Contremaître.

Quant à moi, je n'ai jamais voulu, depuis 1921, imposer la nomination de journaliers sur la ligne; je me suis simplement contenté de transmettre aux autorités compétentes une liste contenant une trentaine de noms et les priant de choisir ceux qu'ils désireraient, et ils ont choisi de leurs amis politiques, dans la plupart des cas.

Je vais vous donner lecture d'une autre lettre que j'ai reçue, pour démontrer de quelle manière les recommandations sont accueillies par ces messieurs. Elle est en date du 8 août 1922:

St-Aubert, 8 août 1922.

Cher monsieur,

J'ai fait les frais d'aller à Lévis avec votre recommandation que vous m'avez envoyée et je l'ai présentée à monsieur Patrick Lavery, il a seulement pas voulu en prendre lecture. Monsieur Joseph Francœur était avec moi lorsque je lui ai présenté cette lettre.

Monsieur l'Orateur, je comprends parfaitement bien que ce n'est pas la faute du président, ni celle de certains autres officiers, si de telles choses se passent. D'ailleurs, sur notre division de l'Intercolonial cela n'est pas nouveau, et il est notoire qu'on fait de la politique conservatrice sur les chemins de fer. Je pourrais en appeler à mon honorable ami de Kamouraska (M. Bouchard); je ne lui en ai pas parlé d'avance, mais je me souviens que, lors de son élection, la chose s'est produite dans la paroisse de Saint-Pacôme, paroisse qui, d'ordinaire, donne une majorité libérale; les officiers du chemin de fer, qui sont des bleus acharnés, cherchent à nuire aux candidats libéraux au moment des élections. Je suggérerais à sir Henry Thornton de nom-

mer un autre chef de la voie pour cette division de l'Intercolonial, et je voudrais que ce soit un Canadien français, car la population y est canadienne française dans la proportion de 100 p. 100. Je regrette réellement d'avoir été obligé d'attirer l'attention de la Chambre sur un tel sujet.

Maintenant, monsieur l'Orateur, vous voudrez bien me permettre de dire quelques mots sur l'immigration. Sans doute, je suis en faveur d'une immigration, mais je veux une immigration saine et laborieuse. A l'heure actuelle, nous demandons au gouvernement britannique, si je comprends bien, de nous envoyer des immigrants pour les placer sur des fermes. Il arrive fréquemment que ces immigrants restent seulement une couple de mois sur la ferme et s'en vont par la suite encombrer nos villes. Je me permettrai de proposer un moyen qui aurait peut-être pour résultat d'obvier à cet état de choses. Je crois que le gouvernement britannique pourrait payer les dépenses de ces immigrants, que nous désirons avoir comme agriculteurs, et le Canada, de son côté, s'engagerait à rembourser, non pas la moitié du montant de ces dépenses, mais le montant total, au bout de deux années, si ces gens-là demeurent sur leurs terres et s'ils y ont fait certains travaux.

L'immigration est difficile, dans ce pays, pour l'excellente raison que nous avons un certain nombre de politiciens qui croient qu'ils ne peuvent rien faire de mieux que de parcourir le pays et de chanter que le Canada est en banqueroute. Je dis que l'immigration est difficile, parce que notre pays n'est pas représenté sous son véritable jour. Si vous voyagez sur les bateaux de la compagnie du Pacifique-Candaien, si vous allez dans nos villes, si vous vous rendez même en Angleterre, vous constaterez qu'on représente partout les habitants du Canada comme des sauvages, des "cow-boys", on représente des courses de chiens, des bœufs attelés au joug et des champs remplis de souches. Monsieur l'Orateur, je prétends que tout cela est défavorable au Canada et de nature à lui nuire.

Quant à la littérature que le gouvernement distribue, quelle est-elle? Ce n'est certainement pas la littérature que nous devrions avoir. Nous trouvons, par exemple, dans cette littérature, des choses superbes, les montagnes Rocheuses. C'est très joli, les montagnes Rocheuses; cependant ce n'est pas ce que nous devrions montrer aux hommes sérieux qui désirent venir s'établir sur des fermes au Canada. Nous avons une foule de choses plus intéressantes que cela à montrer; ainsi, dans l'Ouest, nous avons de magnifiques fermes, des

[M. Fafard.]

industries splendides, des pouvoirs d'eau à développer; tout cela aurait plus d'attrait pour les hommes sérieux et serait de nature à nous fournir une meilleure immigration. D'ailleurs, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de forcer l'immigration dans ce pays, quoi que je sois bien prêt à l'accepter, car elle nous aide d'abord à diminuer notre dette et à réduire les déficits des chemins de fer nationaux. Quant à nous, de la province de Québec, nous croyons que le meilleur agent d'immigration est la mère canadienne. Oui, la mère canadienne, chez nous, est le meilleur agent de l'accroissement de la population d'une manière absolument normale. Je dois dire que ces agents d'immigration-là—qui sont partout les meilleurs—n'ont pas été assez souvent récompensés. Malgré tout, nous avons, nous de la province de Québec, le mérite de nous maintenir. Nous n'avons pas eu les mêmes avantages que l'Ouest qui a été peuplé par des gens de l'autre côté des mers. Nous, Canadiens français, nous déclarons que nous sommes en faveur de l'immigration et que nous n'avons pas peur d'être absorbés, comme certains ont semblé le dire. Les Français ont assez de sang dans les veines, et tant qu'il y aura une mère canadienne nous saurons maintenir nos droits.

En terminant, monsieur l'Orateur, permettez-moi de dire que le grand problème, au Canada, n'est pas celui de la production, car notre production, en proportion de notre population, est plus élevée que celle de n'importe quel pays au monde. Le grand problème, c'est de vendre nos produits, et pour atteindre ce but je crois que nous devrions avoir beaucoup d'agents commerciaux à l'étranger.

Je suis fier du parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir et je suis fier de celui qui en dirige les destinées. L'honorable Mackenzie King a attiré sur lui l'attention du monde entier par son attitude ferme et énergique dans les questions internationales. Notre politique a été celle de Laurier: Protéger l'intérêt des masses plutôt que l'intérêt des groupes. L'agriculteur, le pêcheur, le bûcheron et l'ouvrier ont été protégés contre les monopoles et on s'est appliqué à distribuer la richesse à toutes les classes de la société plutôt qu'à un groupe de spéculateurs.

Monsieur l'Orateur, dans ce pays, nous avons deux grandes races qui ont également le droit d'être fières de leurs ancêtres. La province de Québec a été tolérante; la province de Québec a été, dis-je, l'exemple de la tolérance. Dans notre province, qui est en grande majorité française et catholique, le gouvernement provincial n'accorde jamais un octroi d'un ou deux millions à une université française et catholique sans, le même jour, donner le même montant à une université anglaise et protes-

tante, bien que les protestants soient en bien petite minorité chez nous. Monsieur l'Orateur, nous avons été trop tolérants pour ce que les autres ont été généreux à notre égard; cependant, je ne désespère pas; j'en appelle au bon sens et j'en appelle au "british fair play". Nous avons chacun nos défauts, nous avons chacun nos qualités, et nous avons chacun notre tempérament. C'est justement cette différence entre les deux races qui devrait faire naître chez nous une rivalité amicale et commerciale qui saurait stimuler le développement de notre pays.

M. LADNER: Mercredi dernier, monsieur l'Orateur, nous avons eu l'occasion d'entendre l'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges (M. Marler) qui nous a présenté une étude approfondie, dénotant une grande habileté, mais gâtée quelque peu par ses airs de supériorité, car il nous a parlé comme s'il s'était adressé à des écoliers. L'honorable député a traité du budget et tout d'abord des critiques qui sont parties de la gauche contre certains aspects des prévisions budgétaires, et au cours desquelles on a prétendu surtout que le budget était confus et contenait des inexactitudes. L'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges s'est exprimé ainsi:

Le ministre intérimaire des Finances déclare qu'il a consenti des avances aux chemins de fer et certaines autres avances—en réalité ce sont presque toutes des avances aux chemins de fer — au montant de $19,527,000.

L'honorable député a blâmé en termes fort sévères l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) et l'honorable député de Fort-William-et-Rainy-River (l'hon. M. Manion) au sujet de leurs déclarations touchant le budget. J'ai l'intention, au cours de la première partie de mes observations de faire ressortir comment l'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges a lui-même jeté de la confusion dans le débat et comment il a été lui-même inexact dans ses déclarations. En réalité, monsieur l'Orateur, le chiffre de $19,527,000 ne se trouve nulle part dans le budget. Comme je l'ai calculé, il se compose de divers articles, en partie d'avances aux chemins de fer, en partie d'avances à la commission du port de Québec et aussi d'autres avances qui ne se rapportent pas aux chemins de fer. Le budget fixe à $18,027,000 le montant des avances au National-Canadien; l'on indique et déclare que ce sont là des avances consenties ou à consentir. J'ai pris la peine de m'adresser à la comptabilité du National-Canadien, au ministère des Chemins de fer et au ministère des Finances à ce sujet et je trouve qu'en réalité le Gouvernement n'a avancé que 10 millions aux chemins de fer et que le reste, auquel on avait prévu temporairement, n'a pas été avancé et ne le sera pas maintenant. De fait, le reste de $8,027,000 a été biffé et éliminé du budget. L'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges connaissait ces faits ou aurait dû les connaître au moment où il a prononcé son discours, car il me semble clair qu'il a obtenu une quantité de renseignements aux sources où j'ai trouvé les miens et je les ai obtenus dans le cours ordinaire des choses et en accomplissant ma besogne de représentant. Le budget contient un autre point confus d'une plus grande importance. On y déclare que le total de notre dette au 31 mars 1924, c'est-à-dire $2,417,000,000, comprend le montant total des dettes des chemins de fer, approximativement de $582,000,000 jusqu'à cette date. Or, monsieur l'Orateur, voilà une inexactitude excessivement grave. On dit clairement que la dette des chemins de fer se monte à $582,000,000 tandis qu'en réalité, la dette était à cette époque d'approximativement $690,550,000. Je prétends que l'exposé financier du ministre intérimaire des Finances (M. Robb) devrait indiquer tout ce que les chemins de fer doivent à l'Etat. Si l'administration des chemins de fer se trouvait tout à coup en état de s'acquitter et qu'elle demanderait au Gouvernement combient elle lui doit, ce n'est pas un chèque de 582 millions, mais de 690 millions 600 mille dollars qu'il lui faudrait signer. Une partie de cette dette représente 130 millions d'intérêts accumulés, mais, même en retranchant cette somme, un comptable peut difficilement ramener le capital à 582 millions. Je ne suis pas le seul à penser ainsi, j'ai consulté les comptables du National-Canadien, du ministère des Chemins de fer, ainsi que le ministère des Finances qui maintiennent que certaines inscriptions n'ont pas leur raison d'être et que le système de comptabilité n'est pas le même dans les deux cas. Je crois que notre critique est absolument fondée. Pourquoi laisser régner la confusion là où il s'agit de millions et de millions. La comptabilité devrait être si claire qu'en se présentant au National-Canadien, au ministère des Chemins de fer, ou au ministère des Finances, l'on devrait pouvoir obtenir les mêmes chiffres exactement, puisque d'une façon ou de l'autre, les obligations sont là et qu'il faut en tenir compte. Je crois donc que nous avons parfaitement raison de prétendre que le budget ne représente pas la situation véritable. Les rapports et les renseignements qui nous viendront des ministères le prouveront. J'ai constaté au cours de mes enquêtes que non seulement le comptable ordinaire butait sur ces difficultés, mais que les experts du National-Canadien ne pouvaient expliquer différentes sommes indiquées dans le budget ou le rapport du National-Canadien

et devaient consulter d'autres experts. Si le personnel de la comptabilité ne peut expliquer clairement la situation du pays relativement aux chemins de fer, combien plus difficile encore cela doit-il être pour la moyenne des gens d'affaires ou la généralité des contribuables de la comprendre? L'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges (M. Marler) a dit aussi:

Que l'argent avancé provienne du fonds consolidé ou d'emprunts, cela n'importe aucunement.

Il n'importe que cela apparaisse dans la dette consolidée ou dans la dette des chemins de fer.

Je soutiens que cela importe beaucoup dans l'état financier du Gouvernement. J'ai vérifié, au ministère des Finances et dans les comptes publics, les sommes avancées aux chemins de fer et voici ce que j'ai trouvé:

Exercice écoulé le 31 mars:	
1921	$ 109,000,000
1922	97,000,000
1923	77,000,000
1924	23,000,000
1925	10,000,000

Et non pas 18 millions, comme il est indiqué au budget, mais 10 millions, les 18 millions n'ayant pas été avancés. L'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges pouvait exposer son raisonnement en dix minutes, en s'en tenant au point soulevé par l'opposition. Cette dernière ne prétend pas que le Gouvernement a modifié les comptes, ni même le système de comptabilité, mais elle soutient qu'elle a changé la manière de financer l'entreprise. Le déficit du National-Canadien est à peu près le même qu'en 1922, soit en moyenne 100 millions. Or tandis que le ministre en titre des Finances (M. Fielding) avançait en argent 97 millions, le Gouvernement ne fournit plus que 10 millions en argent. De quoi se compose la différence? De titres ou d'obligations endossés ou garantis par le Gouvernement, et que celui-ci classe parmi les detes éventuelles. Le Gouvernement procède ainsi: il fournit 10 millions en argent, puis il endosse jusqu'à concurrence de 81 millions. Le budget est inexact et jette la confusion dans l'esprit du grand public. Nous disons simplement que l'exposé financier est présenté de telle manière qu'il est impossible de savoir où le pays en est relativement aux chemins de fer. Et le fait brutal, c'est que peu importe la manière d'y pourvoir, la dette du National-Canadien augmente tous les ans. Les chiffres sont à la fois intéressants et instructifs. Les voici:

Exercice écouté le 31 décembre	Augmentation de la dette.
1921	$ 133,000,000
1922	59,000,000
1923	116,000,000
1924	118,000,000
Total	$ 427,000,000

[M. Ladner.]

Soit une augmentation annuelle moyenne de 106 millions, et la situation, apparemment, ne s'améliore pas. Chose étrange cependant, —et que l'on trouvera dans le rapport du National-Canadien pour 1924,—le National-Canadien a prêté 20 millons au gouvernement canadien. Je ne fais pas erreur dans cette déclaration. Le chemin de fer a prêté cette somme au Gouvernement qui, de son côté prête d'immenses sommes d'argent chaque année. Pourquoi en a-t-on agi ainsi? Je n'ai pu en découvrir la raison, et l'exposé budgétaire n'indique pas comment on s'y est pris, ni ce qui est advenu de l'argent. Nous savons qu'an 31 décembre 1924, les chemins de fer avaient en caisse $14,259,000. Dans le rapport annuel des chemins de fer, on considère cette somme comme un remboursement; le Gouvernement l'indique comme un prêt temporaire. Ainsi entre l'état du chemin de fer et celui du Gouvernement, il y a contradiction flagrante. Voici ce qui se passa: entre le 31 décembre 1924 et le 31 mars de cette année, l'exposé budgétaire ayant été fait le 24 mars ou avant l'expiration de l'exercice financier, la balance de cette somme de 14 millions, que les chemins de fer avaient prêtée au Gouvernement, est remboursée en diverses sommes que n'indique pas le budget, et le public ne peut savoir pourquoi ou comment la chose s'est faite. En d'autres termes, vous pouvez sans grande injustice répéter que l'on a joué avec les comptes ou qu'il y a eu mauvaise foi. Je n'irai pas jusque-là. Les comptes, je crois, ont été tenus convenablement et il ne manque aucune inscription. Je ne crois pas que l'on ait touché aux fonds. Mais l'exposé budgétaire n'est pas franc et clair sur ce point, et c'est un item important. Examinons les prêts du Gouvernement aux chemins de fer. Je vois qu'en 1921, ces prêts atteignaient la somme de 460 millions. En 1922, les prêts étaient de 542 millions, soit une augmentation de $87,781,000. En 1923, ils atteignent 666 millions, soit une augmentation de 124 millions. En 1924, on arrivait au chiffre de $690,555,000. Ces chiffres sont renversants et le peuple devrait être mis au courant des faits; le budget n'explique pas ces faits clairement. A mon avis, l'exposé budgétaire devrait donner tous ses renseignements, afin que nous sachions quels rapports existent entre les chemins de fer et les affaires du pays et quelle est exactement notre situation. Mais les obligations directes et indirectes des chemins de fer sont d'une importance encore plus primordiale; ces obligations sont comme suit:

1922	$ 823,000,000
1924	913,913,000

Si vous considérez la situation du Gouvernement par rapport aux chemins de fer, vous

découvrirez qu'à la fin de l'année 1924, on avait fait des avances en espèces au montant de $690,555,000 et garanti une somme de $913,-913,000. Les autres chiffres sont:

Chemins de fer du gouvernement canadien, autres que ceux du réseau des chemins de fer nationaux	$451,712,000
Vermont-Central	8,973,000

Soit un placement total de $2,065,153,000, partie en espèces et partie en obligations directes et indirectes.

Je porte ces chiffres à la connaissance de la Chambre pour que les honorables députés se fassent une idée de l'entreprise gigantesque dont nous avons à nous occuper et comprennent la nécessité d'adopter des mesures remédiatrices si nous voulons sauver la situation.

Le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada comprennent 89 sections différentes fusionnées. Nous avons maintenant 22,055 milles de voie ferrée. en 1921, nous en avions 17,338 milles; en 1922, 17,224 milles; et en 1923, 22,040 milles. Ainsi on a construit ou acquis 5,000 milles de voie ferrée depuis 1922. Pourquoi a-t-on augmenté l'entreprise, nous ne savons. Il se peut que le placement soit défendable. Toutefois, on ne saurait nier que cela comporte un accroissement immense du capital engagé et des obligations du Canada. Les recettes d'exploitation du réseau des chemins de fer Nationaux donnent les résultats suivants à la fin de chaque année:

	Profit net.	Perte
1921	$	16,092,000
1922	$ 1,227,000	
1923	16,273,000	
1924	12,235,000	

Mon but en soumettant ces chiffres à l'attention de la Chambre, c'est d'ouvrir la porte aux suggestions auxquelles, à mon humble avis, on devrait donner suite dans ce pays, au lieu de suivre une politique de temporisation. Le Gouvernement doit prendre une décision. On ne peut, je crois, abandonner la question à l'initiative volontaire du Pacifique-Canadien ou des chemins de fer Nationaux. Je ne crois pas qu'une coalition dans le sens de fusionnement des deux réseaux sous le rapport de la propriété ou de l'exploitation sous un même bureau de direction soit une solution qu'accepterait le peuple canadien. Car, tout acceptable que puisse être ce projet en ce moment, il en résulterait finalement une sorte de monopole aux yeux du public, et nous aurions à faire face aux difficultés qu'un monopole ou coalition unique soulève, ou si tel n'est pas le résultat, du moins, les gens ne seront pas satisfaits. Pour ces raisons, avec une perte—ou plutôt un placement additionnel—de 100 millions par année de la part du réseau des chemins de fer Nationaux, nous pouvons, je crois, éliminer la concurrence ridicule, la multiplicité des services, des têtes de ligne et le reste, les dépenses inutiles, les wagons-palais en acier, l'hôtel Scribe et bien d'autres dépenses que nous connaissons. Nous devrions abandonner l'entretien des voies multiples inutiles.

Nous devrions, s'il est possible, engager les deux réseaux à coopérer en vue de l'exécution des divers services, de l'échange de droits de circulation pour les trains de marchandises par les routes les plus courtes et les moins dispendieuses, en matière de voies, de tunnels, de bâtiments, de ponts, de gares, surtout pour la gare Union. J'ai pris la peine d'examiner les derniers horaires de ces deux réseaux en vue de relever les répétitions de service existant sur les lignes principales. Des fonctionnaires de ces deux réseaux m'informent que c'est la répétition de service sur les lignes principales qui entraîne les dépenses et que tout dépend de cela; ils disent que les lignes secondaires sont organisées pour la convenance du service sur les lignes principales.

Si vous consultez l'horaire pour les trains entre Montréal et Toronto, vous constaterez qu'il y a dix trains par jour dans chaque direction. Il y en a trois quittant Montréal pour Toronto le matin à moins de vingt minutes d'intervalle. Il y a cinq trains quittant Montréal pour Toronto chaque soir en moins d'une heure. Voilà de la concurrence inutile. Chaque train a une locomotive, un wagon à bagages et des wagons distincts. Si vous voyagez sur ces trains, vous les trouverez souvent vides. Ce fardeau de dépenses, les déficits que le peuple doit supporter comme résultat de cette concurrence stérile et insensée qui fait circuler cinq trains de luxe de Montréal à Toronto à une heure d'intervalle, effraient les contribuables du pays. Le Gouvernement devrait comprendre la nécessité d'agir et de ne pas laisser la chose à l'initiative des chemins de fer.

La plupart des honorables députés connaissent le service des chemins de fer entre Montréal et Ottawa. Il y a chaque jour treize trains allant d'Ottawa à Montréal et dix trains en sens invers. Trois de ces trains allant à Montréal partent le matin à moins de dix minutes d'intervalle; et ce ne sont pas les trains transcontinentaux, ceux-ci partant plus de bonne heure. Dans l'après-midi, cinq trains quittent Ottawa à moins de deux heures d'intervalle; ce sont des trains semi-locaux, parcourant de courtes distances. Ainsi donc, d'Ottawa à Montréal, vous avez cinq trains partant à moins de deux heures d'intervalle, et de Montréal à Toronto, vous avez cinq trains partant chaque jour à moins d'une heure d'intervalle. Des gens qui connaissent m'informent que cela coûte des centaines

de milliers de dollars. Cette concurrence se fait avec une prodigalité inutile, insensée et sans résultat et l'on devrait y mettre fin de quelque façon.

J'ai eu l'occasion de causer avec quelques fonctionnaires de chemin de fer que je connais personnellement et de leur exposer ces faits crûment. Je leur ai dit: "Pourquoi ne pas épargner ces dépenses?" D'un côté, on dira: "Ce n'est pas nous qui avons commencé; c'est l'autre, et nous sommes obligés de suivre." Si vous interrogez l'autre côté, la réponse sera la même. Je maintiens donc qu'il appartient au Gouvernement de faire quelque chose, et ce ne saurait être un fusionnement des deux réseaux. Le Gouvernement devrait rendre la coopération obligatoire dans les directions de ces chemins de fer et dans le service qu'elles donnent au peuple canadien; il en résulterait que les dépenses seraient moindres qu'elles ne sont aujourd'hui. De Vancouver à l'est, il y a quatre trains transcontinentaux chaque jour de l'année et il y en a cinq durant le printemps, l'été et l'automne. De hauts fonctionnaires de ces deux réseaux me disent que le coût de chacun de ces trains transcontinentaux est de 9 millions par année. Les honorables députés à qui il arrivera de voyager sur ces trains constateront qu'il s'y trouvera peut-être quatre ou cinq personnes. Cela prouve les déclarations des chefs des deux réseaux, qui ont dit que l'on peut pratiquer l'économie, déclarations discutées longuement dans la presse, il n'y a pas longtemps. Il est malheureux que ces économies ne soient pas effectuées, car c'est le peuple qui paie les taxes pour faire face au déficit de cent millions par année. Je répète que le Gouvernement est blâmable de ne pas agir, de manquer d'initiative et de courage, de ne pas faire cesser une situation aussi effrayante et de n'essayer aucun moyen d'y remédier.

Je désire maintenant dire quelques mots de la Marine marchande. Un certain honorable député a vivement critiqué notre Marine marchande. Elle a des déficits, mais je suis content de dire que ces déficits ne proviennent pas de l'Ouest. J'ai pris la peine de recueillir des données à ce sujet, et je constate que les vingt et un navires voyageant au large de Vancouver rapportent des profits. Il y a quinze navires de 8,000 tonnes, deux de 4,400 tonnes et quatre de 3,900 tonnes. Depuis six ans, chacun de ces navires, à une seule exception près, est parti complètement chargé de Vancouver pour se rendre à un port étranger, je veux dire chargé sous le pont et sur le pont. Dans le cas exceptionnel que j'ai dit, le navire avait un chargement complet sous le pont, mais il n'avait rien sur le pont.

[M. Ladner.]

Le commerce de bois a grandement bénéficié de la présence de ces navires; ils ont contribué beaucoup à ouvrir de nouveaux marchés pour l'Ouest du Canada, marchés que nous n'avions pas auparavant, comme la Nouvelle-Zélande, l'Australie et, par le canal Panama, l'Est du Canada et des Etats-Unis. Ils ont aussi été d'un grand secours en forçant d'autres compagnies de navigation à donner un service de navires à des endroits de la Colombie-Anglaise où il n'y en avait pas auparavant et qui expédiaient les marchandises dans les états de Washington et de l'Oregon. C'est la marine marchande de l'Etat qui établit le service avec le canal de Bristol, en Angleterre et Belfast, Irlande. Ces navires vont au Japon et en Chine et ils transportent de grandes quantités de bois, de blé et d'autres denrées. Les administrateurs sont actifs. Je connais un cas où ils enlevèrent à nos amis du sud, des états de Washington et de l'Oregon, une commande de 35 millions de pieds de traverses, commande qui se renouvelle chaque année. Ils l'enlevèrent aux Américains et en firent bénéficier les scieries de la Colombie-Anglaise qui en avaient un urgent besoin.

Les déficits des chemins de fer, l'augmentation de la dette nationale, le défaut d'économie véritable de la part du Gouvernement, la stagnation du commerce en général, l'émigration de milliers de nos citoyens, et la fermeture de nos usines ont un résultat logique et nécessaire qui s'exprime par le mot "impôts". Les impôts, au Canada, ont non seulement atteint mais dépassé le point où l'on ne saurait y toucher sans qu'il en résulte des conséquences extrêmement désastreuses pour le pays. Dans un petit livre écrit par un nommé MacFarlane et intitulé "Les taxes imposées aux industries du Canada", je trouve un passage qui se rapporte, si je ne me trompe, à la situation actuelle:

> Les impôts dont les industries du Canada doivent tenir compte en déterminant le coût de production de leur marchandises deviennent si onéreux que, non seulement les industriels ne peuvent annoncer à leurs clients des réductions de prix, mais ils doivent se résigner à prévoir qu'ils seront eux-mêmes forcés d'abandonner les affaires...
>
> A titre d'exemple: une compagnie industrielle bien connue, ayant des succursales dans toutes les parties du Canada, a dû, en ces dernières années, se mettre au courant de trois lois fédérales relatives aux impôts (étant donné l'incidence de la taxe sur les profits d'affaires à l'heure actuelle), de dix lois provinciales relatives aux taxes imposées aux compagnies (vu qu'on en compte deux en Nouvelle-Ecosse), d'environ vingt taxes municipales sur les immeubles et les affaires, et de se soumettre aux dispositions de ces lois; soit, en tout, trente mesures différentes, et toutes soumises à des changements législatifs continuels.

Cette compagnie payait donc trente différents impôts. Le fardeau est certainement trop lourd et il faut faire quelque chose à ce

sujet. J'ai lu dans l'*Ottawa Journal* du 17 avril 1925 un article de rédaction où l'on estimait qu'un Canadien demeurant à Ottawa doit verser $38 au gouvernement fédéral, $13 au gouvernement provincial, $30 aux écoles et à la municipalité, soit un total de $81, ce qui représente un montant de $405 pour une famille de cinq personnes. Mais il faut payer d'autres taxes, en plus de l'impôt sur le revenu. Permettez-moi de présenter l'état comparatif des impôts versés en Colombie-Anglaise au gouvernement fédéral, et des impôts versés dans l'état de Washington. Ce tableau a été préparé par les "Associated Property Owners", de Vancouver:

Revenu net.	Dominion du Canada.		Etat de Washington.
$5,000	Colombie-Anglaise..	$ 95	
	Fédéral	126	
		$ 221	$ 50
$7,000	Colombie-Anglaise..	210	
	Fédéral	283	
		$ 493	$ 100

Si l'on ne considère que l'impôt sur le revenu dans chaque pays, sans tenir compte des autres taxes, l'on établit, d'après les rapports sur la perception des impôts au Canada, rapport n° 27, la comparaison suivante:

Revenu.	Canada.	Etats-Unis.
$3,000	$ 40	$ 7 50
$5,000	126	37 50
$10,000	619 50	207 50

En d'autres termes, nos impôts sont de trois à six fois plus élevés qu'aux Etats-Unis, et ces impôts ont un effet désastreux sur les affaires. Ils font sortir le capital du pays et forcent nos jeunes gens et nos jeunes filles à émigrer; ils créent le découragement parmi les hommes d'affaires et tendent en général à établir un état de choses déplorable. J'ai ici un passage d'un rapport des actionnaires de la "Consolidated Mining and Smelting Company of Canada" dans lequel je trouve une déclaration qui donne une idée exacte de l'état des affaires à l'heure actuelle. Je cite le rapport:

> Vous remarquerez qu'il faut mettre de côté la somme considérable de $790,120.42 pour payer les taxes fédérales et provinciales, si exorbitantes à l'heure actuelle. Ce montant représente plusieurs fois celui qu'il aurait fallu verser avant la guerre, sur le même revenu, étant donné ce qu'étaient les impôts à cette époque.
>
> L'administration des affaires publiques et les entreprises de l'Etat absorbent toujours plus que les recettes que peut fournir le peuple par les impôts les plus excessifs. Outre que les travaux entrepris par l'Etat coûtent beaucoup plus que s'ils avaient été entrepris par un particulier ou une compagnie, leur exploitation subséquente est rarement lucrative; de sorte que, à l'ordinaire, non seulement on doit assurer le service des intérêts de la dette ainsi contractée par de nouveaux impôts, mais le coût de l'entretien et les salaires doivent provenir de la même source. L'entreprise privée étant sujette à des impôts qu'on augmente sans cesse afin de pourvoir aux nouvelles exigences du Gouvernement, rien n'encourage à travailler au progrès du pays, au point de vue industriel ou à tout autre point de vue; en conséquence, il ne se produit aucun progrès sensible. De plus, les Etats-Unis réduisant leurs impôts et leur dette publique et le Canada n'en faisant rien, il n'est pas difficile de comprendre les causes de l'exode aux Etats-Unis.
>
> Pour l'heure, votre compagnie est heureusement en mesure de supporter les lourds impôts prélevés par l'Etat; mais, s'il ne se crée pas de nouvelles entreprises privées qui prendraient leur part du fardeau ou si de nouvelles compagnies disparaissent, il se peut fort bien que le fardeau devienne trop lourd à porter.

Dans le pays, nous trouvons des hommes éminents, comme M. Beatty, président du Pacifique-Canadien, en venir aux mêmes conclusions, démontrant hors de tout doute que nous nous trouverons dans une impasse à ce sujet, à moins de nous attaquer au problème des impôts et à moins d'une économie bien entendue de la part du Gouvernement, pour que le capital puisse rester au pays et soit à l'abri de toute expropriation. Faute de capitaux notre expansion industrielle s'arrêtera et l'on ne saurait compter sur le retour des nôtres au pays. D'année en année, les impôts s'accumulent et le chiffre de la dette publique grossit. Par un artifice de comptabilité au chapitre des chemins de fer, le Gouvernement a essayé l'année dernière, de ne rien laisser paraître de cette situation, mais la vérité est là; notre dette augmente et depuis quatre ans le déficit du réseau ferroviaire a été de quelque 106 millions par an. Avec la diminution du trafic susceptible d'assurer des revenus au réseau et avec le nombre de manufactures suspendant leurs opérations, la situation, à la vérité, est très critique. D'après le ministre du Travail, 1,300 établissements industriels auraient fermé leurs portes l'année dernière; le chef de l'opposition en a compté, lui, 2,200. Quoi qu'il en soit, le chômage sévit par tout le pays et nos gens émigrent aux Etats-Unis au nombre de 200,000 par année.

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable député ne trouvera ni chiffres, ni déclaration de ma part pour montrer qu'il n'y en a que 1,300.

M. LADNER: C'était peut-être plus que cela; j'ai pu me tromper.

L'hon. M. MURDOCK: Ces chiffres sont consignés au hansard et ils se passent de commentaires; je prierais mon honorable ami de s'en tenir aux réalités et de ne rien imaginer.

M. LADNER: Je suis d'opinion que le ministre pourrait prendre ce conseil pour lui. Quand le ministre a fait une parallèle entre le nombre des faillites de 1913-1914 et celui de 1923-1924 je n'avais jamais entendu émettre une prétention aussi déraisonnable. Comme je lui demandais s'il croyait possible de faire

un parallèle dans des conditions si spéciales, il répondit que ces deux époques donnaient respectivement, une idée du régime conservateur et une idée du régime libéral. Des prétentions de cette sorte sont trop absurdes pour qu'on les prenne au sérieux.

L'hon. M. MURDOCK: Dans l'édition, non-revisée ou revisée, du hansard l'honorable député trouverait difficilement aucune déclaration de ce genre de ma part. Je ne lui demande que de dire la vérité. Le ministre du Travail n'a entrepris que de citer les chiffres pour ce qu'ils pouvaient valoir; il n'a fait que signaler qu'il y avait eu plus de faillites en 1914 qu'en 1924. La députation pourrait tirer elle-même ses conclusions quant aux causes. Le ministre n'a pas fait de déclaration comme celle que l'honorable député lui a attribuée il y a un instant.

M. LADNER: Si j'ai bien compris, le ministre il avait en vue, en citant ces chiffres, de montrer qu'il y avait une certaine relation entre le nombre des faillites et le parti alors au pouvoir.

L'hon. M. MURDOCK: Pas du tout.

M. LADNER: Quelle autre idée avait-il en donnant ces chiffres?

L'hon. M. MURDOCK: De faire voir une comparaison entre les deux époques, dont les honorables députés de l'opposition parlent si souvent quand il s'agit de faillites.

M. LADNER: Mais une fois la comparaison faite quel était votre dessein? C'est bien clair. J'ai trouvé ce parallèle si peu juste que je demandai au ministre du Travail s'il était raisonnable de le faire; je ne l'avais jamais vu manquer autant de logique. Je crois avoir raison. En tenant compte de l'état de choses qui règne et de l'inactivité qui sévit, le ministre du Travail, avec une colonne de chiffres à n'en plus finir, chiffres n'ayant souvent aucun rapport avec ce qu'il disait, le ministre du Taravail, dis-je, a cherché à prouver autre chose. Il a tenté de démontrer que les affaires allaient bien au pays. Et bien, vous n'avez qu'à demander aux hommes d'affaires pour savoir si cela va bien; ils vous diront non.

L'hon. M. MURDOCK: De nouveau, monsieur l'Orateur, l'honorable député dit une chose fausse, peut-être sans le savoir. En prenant le hansard il ne peut trouver une déclaration de moi tendant à prouver que les affaires étaient prospères au pays. Je n'ai voulu que réfuter les prétentions de mes amis de l'opposition que les affaires allaient beaucoup plus mal au Canada qu'aux Etats-Unis.

M. LADNER: J'ai bien écouté le discours du ministre et la façon dont il a lu les chiffres il était bien évident que son but était d'arriver à nous convaincre du bon état des affaires au pays; que la politique du Gouvernement était saine et que l'état de choses allait s'améliorer. C'est dans ce dessein que l'on a cité ces chiffres. J'invite le ministre et aucun de ses collègues du Gouvernement à demander à n'importe quel banquier, à n'importe quel négociant, à n'importe quel cultivateur ou ouvrier si les affaires sont bonnes au Canada. Tous nos gens savent que les affaires ne sont pas prospères au Canada. Comme de raison, cela dépend de quelque chose.

L'hon. M. MURDOCK: Il ressort de la comparaison des statistiques que les affaires ont été meilleures au Canada dans le dernier trimestre de l'an dernier, qu'aux Etats-Unis.

M. LADNER: Le malheur avec l'honorable ministre, c'est qu'il cite à l'appui de sa prétention des chiffres qui ne prouvent rien. Il a voulu établir une comparaison entre les faillites en 1914-1915 et celles de 1922-1923. Je ne puis voir comment un homme discutant la chose de sang-froid puisse prétendre qu'il est équitable de faire pareille comparaison, quand nous savons que dans le monde entier, les institutions financières grandes et petites ont tremblé sur leurs bases, à la déclaration de guerre, en particulier du fait de la formidable ruée des Allemands en France, et, naturellement, les maisons d'affaires dont les opérations reposent sur le crédit ont subi la diminution d'avances nécessairement effectuées par les banques. Les politiques des gouvernements n'y étaient absolument pour rien.

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami attribue-t-il les quelque deux mille huit cents faillites survenues en 1914 à la déclaration de la guerre?

M. LADNER: Pas toutes les faillites sans exception.

L'hon. M. MURDOCK: La plupart?

M. LADNER: La plupart des faillites se sont produites par suite de l'ouverture des hostilités.

L'hon. M. MURDOCK: Connaissez-vous des cas de genre?

M. LADNER: Oui, je connais des hommes d'affaires qui ont déposé leur bilan dans ces conditions. Je me suis donc efforcé de signaler nos difficultés relativement aux chemins de fer, la gravité de notre situation au point de vue commercial et l'extrême gravité de notre situation touchant les impôts qui chas-

sent le capital hors de ce pays. Je vais maintenant préconiser cette proposition. La fermeté et le courage nécessaires manquent au Gouvernement, pour chercher un remède à ces difficultés, il ne prend en réalité aucune mesure dans ce sens. Je prétends que la politique exposée par le parti conservateur, dans la résolution dont le très honorable chef de l'opposition a donné avis, remédiera à la situation. Elle remet en vedette, comme de raison, la vieille question de la protection de nos industries; c'est une vieille question, mais elle est plus vivante que jamais. Je vois sourire un honorable député à ma gauche, mais je vais livrer quelques faits à sa méditation et j'ai hâte d'entendre sa réponse. D'abord, donnons l'exposé de cette politique. Le très honorable chef de l'apposition dit dans sa résolution:

Que pour faire face à la situation qui a suivi le renforcement du régime protecteur dans tout l'univers et surtout aux Etats-Unis depuis quelques années; pour donner une vie nouvelle à l'industrie et aux entreprises productives; pour maintenir et agrandir le marché canadien au profit des produits agricoles canadiens; pour stimuler l'exploitation, par les Canadiens, des ressources canadiennes, et par ce moyen donner du travail à la main-d'œuvre canadienne; pour augmenter les affaires de nos chemins de fer, seul moyen d'assurer une réduction générale des tarifs de transport; pour trouver des revenus nouveaux en vue de réduire les impôts domestiques, le Canada requiert une révision immédiate du tarif canadien, laquelle sera établie sur une base de protection définie et conséquente.

Qu'une semblable revision devrait s'appliquer aux produits naturels comme les produits agricoles, le poisson et la houille, avec autant d'amplitude qu'aux marchandises fabriquées.

Qu'aux mêmes fins on devrait prendre les moyens de conserver à l'exploitation canadienne nos ressources essentielles et irremplaçables de matière première et d'énergie.

Que tout en dirigeant nos efforts vers l'établissement d'un régime de préférence quant à l'empire, nous ne devrions accorder aucune préférence au détriment de l'ouvrier canadien, et toute préférence devrait avoir pour condition l'usage des ports canadiens.

Qu'une commission du tarif, représentant les trois grandes catégories de l'industrie canadienne—les agriculteurs, les fabricants et les ouvriers—soit nommée et chargée d'étudier dans toute leur portée les problèmes tarifaires canadiens et de faire de temps à autre au Gouvernement les recommandations motivées qu'elle jugera d'intérêt public; soit autorisée aussi, quand elle découvre un abus des droits protecteurs, à faire des propositions auxquelles le Gouvernement donnera effet, touchant la suppression ou la diminution de droits ou l'imposition de droits d'accise spéciaux sur les produits donnant lieu à ces abus, et que ses rapports, décisions, propositions et leurs motifs, soient publiés.

Que pour permettre aux produits des provinces occidentales et maritimes d'atteindre plus facilement ces marchés agrandis, les frais spéciaux de transport que ces provinces subissent soient répartis sur tout le pays, soit sous forme de contribution aux frais de transport des marchandises sur un long parcours ou sous quelque autre forme d'aide.

Nous, de ce côté-ci de la Chambre, nous sommes profondément convaincus que ce remède est bon.

M. GOOD: L'application de cette politique n'accroîtrait-elle pas beaucoup les impôts, objet des grandes doléances de l'honorable député?

M. LADNER: Voilà l'erreur et l'illusion dans lesquelles donnent mes amis à ma gauche. Le fardeau des taxes ne retombe pas nécessairement sur le pays protégé. Les impôts sont-ils plus élevés aux Etats-Unis? Non. Et pourquoi pas? Parce qu'ils ont adopté le régime protectionniste autour de leurs industries qui rassure le capital, permet à tout fabricant de commencer les affaires, protégé contre la concurrence extérieure, sachant ce qu'il a devant lui, assuré qu'il n'aura pas à soutenir la rivalité des producteurs chinois et japonais qui ont l'avantage d'une main-d'œuvre bon marché; ou celle des pays d'Europe jouissant d'une organisation industrielle perfectionnée. D'autre part, la concurrence à l'intérieur entre les producteurs indigènes maintient les prix au minimum.

Un tel régime accorde de bons salaires aux ouvriers, un commerce lucratif à l'exploitant, la prospérité à tous, et les contribuables ont de l'argent pour payer les impôts, qui sont plus légers comparativement à ceux qui doivent acquitter les citoyens des pays où une semblable prospérité est absente. Un voyageur revenant d'un état américain du sud habité par une population de trois millions et demi d'individus me rapportait que le gouverneur de cet état se lamentait d'avoir une dette publique de 69 millions de piastres. Voilà un exemple de la prospérité dont on joui chez nos voisins.

M. WARNER: Les habitants ont-ils la facilité de commercer sans entraves avec un pays de 112,000,000 d'âmes, au lieu de huit ou neuf millions?

M. LADNER: C'est un fait. Notre collègue a trouvé le point. Mais est-ce qu'il n'oublierait pas le fait économique qui a permis de constituer ce marché de 112,000,000 de consommateurs? Comment s'est formé ce marché? Pourquoi tel de vos amis ou tel de vos parents, votre fils, par exemple, s'en va-t-il aux Etats-Unis? Pourquoi les Européens y émigrent-ils par milliers? C'est parce que depuis 1828 les Etats-Unis ont eu un tarif douanier frappant d'un droit *ad valorem* moyen de 41 p. 100 les produits étrangers. Avec quelques modifications, qui l'ont augmenté ou diminué ce tarif a été maintenu depuis; il a procuré la stabilité industrielle et la prospérité des agriculteurs. Voilà l'explication du mouvement des émigrants vers les Etats-Unis.

Ce régime a permis d'accorder de gros salaires aux ouvriers. Personne ne dira que la vie est plus chère aux Etats-Unis qu'en Cana-

da. La science statistique démontre que les salaires sont plus élevés aux Etats-Unis et qu'on y vit meilleur marché. Il est donc relativement plus facile de faire des économies. Il en résulte que les émigrants sont attirés aux Etats-Unis qui n'ont pas besoin d'aller les chercher. Ainsi, dès qu'une mine d'or a été découverte dans les régions septentrionales il n'est pas nécessaire d'y envoyer les gens; ils s'y précipitent d'eux-mêmes.

M. WARNER: Ne savez-vous pas que la somme des droits payés à la douane est trois fois plus élevée en Canada par tête d'habitant que dans les Etats-Unis?

M. LADNER: Cela s'explique par ce fait que les Canadiens achètent beaucoup aux Etats-Unis qui, eux, se suffisent à eux-mêmes, approvisionnant à bonnes conditions leurs propres consommateurs. Mais je ne vois pas pourquoi le Canada n'imiterait par les soixante-cinq nations du globe qui ont un tarif protecteur. Pourquoi ne pas faire comme la France qui jouit d'une si grande prospérité et qui a augmenté son tarif?

Un MEMBRE: Que dites-vous là?

M. LADNER: C'est exact. J'ai des relations en France qui me permettent de porter un jugement. Il y a chez nos voisins certains états qui ne sont pas aussi prospères qu'autrefois. Toutes ces nations ont relevé leur tarif douanier et suffisent à leurs besoins. La conséquence de l'impôt douanier ne tombe pas toujours sur l'importateur. C'est quelquefois le producteur étranger qu'elle atteint.

M. HOEY: Notre collègue reconnaît-il que les conséquences financières de la guerre, qui sont beaucoup moins lourdes pour les Etats-Unis comparativement, expliqueraient en partie leur prospérité actuelle?

M. LADNER: Il n'y a pas de doute que les Etats-Unis ont grandement bénéficié de la guerre et qu'elle leur a permis de s'enrichir. Mais la richesse seule n'est pas un gage de prospérité. Il faut que les affaires soient actives, et pour l'être, la loi de l'offre et de la demande doit jouer librement et toutes les autres conditions propres à faciliter la marche des affaires. Les Américains pourraient posséder tout l'or du monde, et pourtant manquer de prospérité. Il faut le commerce.

Je me rappelle à l'instant un ordre donné l'autre jour par le président Coolidge à propos d'un produit importé de la province d'Ontario. On a constaté que ce produit pouvait être fabriqué à meilleur marché dans l'Ontario qu'aux Etats-Unis, et c'est alors qu'on a élevé la barrière qui doit lui fermer l'accès au marché américain. afin d'y protéger l'industrie similaire

Depuis cent vingt-cinq ans qu'on s'efforce de développer le Canada en entretenant en Europe des agents chargés d'y recruter des émigrants. Ceux-ci sont entrés chez nous par une porte et en sont sortis par l'autre. La prospérité des Etats-Unis doit nous montrer l'exemple à imiter.

M. PUTNAM: L'honorable député me permet-il de poser une question? Mon honorable ami prétend-il qu'un tarif protecteur, ouvrage de la main de l'homme, constitue une attraction plus puissante pour guider les gens vers les Etats-Unis que les conditions géographiques et climatériques qui sont l'œuvre de la Providence?

M. LADNER: Et cependant, la Russie a une population de 253,000,000 d'habitants. Sans doute que les conditions climatériques tendent par elles-mêmes à attirer certaines gens aux Etats-Unis. Mais le citoyen du Canada ou des pays européens apprend de la bouche de ses amis qu'il peut gagner un meilleur salaire dans la république américaine. L'immigrant n'a jamais résidé là-bas; il n'est jamais allé dans les états du centre où il gêle parfois à pierre fendre;—il ne sait peut être pas comme le climat est désagréable dans cette partie des Etats-Unis. Il décide donc de s'établir là où il pourra se procurer du travail sans aucune difficulté et c'est le facteur décisif pour la plupart des gens qui s'expatrient. Voilà certes aussi le facteur décisif pour les immigrants qui s'en viennent au Canada;—ils s'établissent ici parce qu'ils croient pouvoir améliorer leur situation.

M. GOOD: Mon honorable ami soutient que la prospérité des Etats-Unis est due au tarif protecteur. Ne serait-il pas tout aussi logique de prétendre que la prospérité américaine est due au fort volume de trafic intérieur qui se fait chez nos voisins du sud, ou à une douzaine d'autres causes qui pourraient être énumérées?

M. LADNER: Je ne vois pas en quoi la situation canadienne diffère de celle des Etats-Unis sous ce rapport. Nous avons un trafic intérieur. Nous avons la "liberté" sans le commerce; c'est indiscutable. En réalité, la prospérité des Etats-Unis est due au fait que le capital placé dans les industries américaines est assuré d'une certaine sécurité; le capitaliste qui place ses fonds dans une entreprise est exactement au fait des conditions de concurrence auxquelles il devra faire face. Il sait qu'il ne subira pas une concurrence injuste. Il sait que les marchandises japonaises et chinoises, fabriquées par des ouvriers qui touchent un salaire de 10 sous par jour, ne seront pas deversées sur le marché américain

pour faire concurrence à ses produits, car il est protégé. Voilà pourquoi la stabilité règne aux Etats-Unis; le commerce est réglementé; nos voisins du sud sont en mesure d'exporter leurs produits en grandes quantités et d'accaparer les marchés des nations qui n'ont pas le bon sens ou l'énergie d'élever des barrières tarifaires semblables aux leurs.

M. GOOD: Mon très honorable ami ne se rend-il pas compte que les différences sont énormes entre le Canada et les Etats-Unis ou point de vue des conditions géographiques, de la population et ainsi de suite?

M. LADNER: Je prétends que nos gens vont s'établir aux Etats-Unis, parce qu'ils voient jour d'améliorer leur situation en se procurant un travail plus rémunérateur. Voilà pourquoi les Canadiens traversent la frontière. Quant aux conditions géographiques, elles ne sont pas si différentes que cela. Si les Etats-Unis ont leur industrie cotonnière, le Canada a ses ressources forestières. La différence entre les deux pays se résume à ceci. Les Américains convertissent la plus grande partie de leur coton en produits ouvrés aux Etats-Unis, surtout depuis quelques années, tandis que nous leur expédions notre bois à pâte et nos autres ressources naturelles pour être convertis en produits ouvrés et fournir du travail aux ouvriers américains; l'article fini revient ensuite au Canada où il trouve un excellent marché,

M. ROBINSON: Supposons qu'un colon se demande s'il s'établira au Canada ou aux Etats-Unis; quel choix fera-t-il après avoir prêté l'oreille aux doléances de mon honorable ami.

M. LADNER: Peut-être concevra-t-il le désir d'aider suivant ses moyens à chasser le gouvernement libéral du pouvoir afin d'augmenter ses chances de rester au pays.

Or, si mes arguments sont valables, monsieur l'Orateur, quelle est la raison de cette tendance à l'abaissement du tarif douanier? Je prétends respectueusement que c'est exclusivement le fait du parti progressiste et, envisagée au point de vue purement économique, leur manière de voir est assez orthodoxe. Voici leur raisonnement: Nous produisons du blé; nous le vendons sur les marchés mondiaux, tandis que nous achetons tout ce dont nous avons besoin sur un marché protégé. Or, si nous pouvions réussir à abolir les droits qui grèvent les marchandises, nous les achèterions à meilleur marché; nos bénéfices seraient plus élevés et nous serions en mesure de vendre plus de blé à l'étranger. Il est assez difficile de répondre à ce raisonnament au strict point de vue économique.

Le raisonnement est valable si le Canada doit rester un pays exclusivement agricole. Cependant, examinons pour un instant ce que représente en valeur l'élément qui exerce cette influence prédominante sur la palitique douanière du Canada. J'ai fait un petit calcul basé sur les renseignements qui m'ont été fournis par le bureau fédéral de la statistique. Or, je constate qu'en 1924, la production agricole brute du Canada a été estimée à $1,453,000,000. Il faut noter que nous ne nous occupons que de l'industrie agricole. La valeur des exportations du blé et de la farine de blé s'est élevée à 327 millions, soit 22 p. 100 de la production agricole totale. Ces 22 p. 100 qui représentent la manière de voir des provinces des Prairies, par la bouche des membres du parti progressiste ici, dominent donc le Gouvernement et la politique tarifaire du pays. Toutes nos difficultés proviennent de là.

M. FORKE: Il vous faudra écarter les progressistes; c'est la seule chose à faire.

M. LADNER: Non, ils sont trop précieux pour nous en passer. Mais je soutiens que...

M. WARNER: Puis-je poser une question?

M. LADNER: Mon collègue diffère-t-il d'opinion avec moi sur ce point?

M. WARNER: L'honorable député imposerait-il un droit sur le blé à l'avantage des cultivateurs du Canada?

M. LADNER: Non pas. Personnellement, je ne suis guère renseigné sur les droits, et je ne crois pas que les autres membres en connaissent beaucoup plus long. Ce sont des questions qui devraient d'abord être réglées par ceux qui savent à quoi s'en tenir, par une commission scientifique qui réglementera notre politique fiscale dans l'intérêt de notre progrès national, et non pas pour le bien des pays étrangers.

M. GARDINER: L'honorable député a dit que les exportations du blé et de ses produits se montent à 300 millions, soit 22 p. 100. Veut-il nous apprendre quelle a été l'exportation agricole globale, y compris les animaux et leurs produits.

M. LADNER: J'ignore quelle est l'exportation totale, vu que je n'ai pas cru important de faire ce calcul et voici pourquoi: les marchés des Etats-Unis pour nos principaless marchandises nous ont été fermés en grande partie, et nos produits prennent maintenant la direction de l'Angleterre et des autres contrées où les tarifs sont peu élevés et qui ne nous exportent pas des produits de même nature. Cela se rapporte surtout aux Etats-Unis.

Au Canada nous avons de nombreuses manufactures. Nous avons nos minéraux et les affaires et les industries que les concernent. Nos produits forestiers, notre bois de construction, notre bois à pâte et notre papier sont considérables. Notons de plus nos intérêts maritimes, nos pêcheries et leurs industries filiales. N'oublions pas notre commerce d'importantion et d'exportation. Il y a, en outre, nos établissements financiers et diverses autres occupations. Je maintiens donc qu'il n'est pas sage ni dans l'intérêt du pays que 22 p. 100 d'une seule industrie déterminent la politique fiscale de tout le Canada en influant sur toutes les autres industriers.

M GARDINER: L'honorable député veut-il se donner la peine d'examiner la question des exportations totales du Canada? Il constatera que l'agriculture compte pour plus de la moitié. Persistera-t-il alors à dire que c'est l'agriculture que fixe le tarif, tout en ne représentant que 22 p. 100.

M. LADNER: Je n'ai pas examiné ces chiffres.

M. GARDINER: Pourquoi pas?

M. LADNER: Je n'ai pas eu le privilège de bénéficier des conseils de mon collègue à cette date. Si j'avais eu cet avantage, je me serais peut-être procuré les chiffres.

M. GARDINER: Je vous les procurerai.

M. LADNER: Mais cela ne change absolument rien à l'affaire. En réalité, je crois qu'il y a quelque confusion au sujet des chiffres compris dans les rapports de l'agriculture; je ne parle que de mémoire. Mais même si nos produits agricoles comptent pour la moitié de nos exportations, mon honorable ami devrait considérer que nous possédons un grand nombre d'autres industries, des mines et des manufactures qui ont besoin de protection, et je maintiens que les partisans d'un tarif modéré ne devraient pas dicter la politique tarifaire du pays alors que nous nous efforçons de devenir une nation indépendante.

M. MILLAR: En 1923, quel a été le pourcentage de l'exportation sur les 400,000,000 de boisseaux de blé récoltés.

M. LADNER: J'ai les chiffres qui m'ont été fournis par le bureau de la statistique. Je pensais que je les avais sous la main.

J'ai une lettre du statisticien en chef donnant ce renseignement, mais je ne puis la trouver dans le moment.

M. HOEY: Nous ne pourrions consommer que 6 boisseaux par tête d'habitant, ce qui donnerait 54,000,000 de boisseaux. Nous avons donc dû exporter tout le reste.

M. LADNER: Mon renseignement vient du bureau de la statistique et il a été vérifié avec les rapports du commerce. Je suis certain de son exactitude parce que j'y ai donné beaucoup de soin. J'ai fait le calcul de l'an dernier et je l'ai comparé avec cette année, et je suis certain que les chiffres sont exacts. Je tiens à répéter, pour l'édification des honorables députés qui siège à ma gauche et avec qui j'ai des relations des plus cordiales mais avec qui je diffère totalement d'opinion sur la politique douanière qui convient le mieux au pays, je tiens à répéter, dis-je, que cette politique est aujourd'hui fixée par une petite proportion des agriculteurs, sans égard aux manufacturiers et autres intérêts du Canada. Je dis qu'on a tort. L'opportunité politique peut excuser et maintenir pareil programme aujourd'hui mais fatalement, avec le temps et l'expérience, la force de l'opinion publique le fera disparaître parce qeu sa continuation entraînera la ruine du pays.

M. SPEAKMAN: L'honorable député a affirmé qu'une très faible minorité de la population tente de dominer, et domine effectivement, le programme fiscal du pays au détriment des intérêts de la majorité. Puis-je lui demander quelle proportion de la population vota en 1921 pour un tarif beaucoup moins élevé que le tarif actuel?

M. LADNER: Parfois le public n'est pas entièrement au fait de la situation. Il entend quelquefois tant d'histoires, des lèvres mêmes du premier ministre du Canada,—et s'il était ici il me demanderait de lui citer la page et la ligne,—qu'il ne sait pas réellement à quoi s'en tenir et le résultat d'une élection tourne presque exclusivement sur la personnalité du candidat. Mais aujourd'hui, en fait, le public constate dans sa propre fortune, et dans le domaine des affaires, quelles sont les véritables conséquences du programme ministériel du moment, et tôt ou tard il va changer ce programme tout comme il le changea en 1878.

M. COOTE: L'honorable représentant est-il sincère quand il exprime l'opinion que l'Ouest exerce une influence prépondérante sur la politique du ministère?

M. LADNER: Absolument. Pour moi la chose est hors de doute, et j'incline à croire qu'il en est de même de l'honorable député. N'eût été du parti progressiste et de son influence sur le Gouvernement, le Canada aurait aujourd'hui un tarif plus protecteur; mais alors le parti progressiste n'eût pas voté le budget l'an dernier, comme cette année il en votera le rejet parce que le tarif n'a pas été abaissé. Le ministère se trouve entre le diable et la haute mer. Les libéraux promi-

rent certaines choses en 1919, nombre de députés firent bien des promesses, les progressistes affirment que leur programme est à peu près identique au programme libéral; inévitablement, en conséquence de tout cela, le public perd confiance au Gouvernement.

M. MILLAR: Quel parti représente le diable?

M. LADNER: Je n'entends pas faire de personnalités.

M. PRITCHARD: Je posai cette question à un honorable préopinant hier, et je vois que telle qu'elle figure au hansard elle n'exprime pas ma pensée exactement; je ne dirai pas si la faute en est à moi ou à d'autres. L'honorable député tente d'établir que par suite de certaines concessions aux progressistes de la part du ministère la situation du Canada, particulièrement en ce qui concerne nos industries, est bien pire qu'en 1921, alors que les conservateurs étaient au pouvoir. S'il en est ainsi comment expliquer que le rapport de la commission d'Ontario sur les accidents du travail fait voir qu'en 1924 les industries de la province d'Ontario ont déboursé en salaires neuf millions de dollars de plus qu'en 1921? En présence de ce rapport mon honorable ami veut-il maintenir que notre situation soit moins prospère qu'à cette époque?

M. LADNER: Rien ne me garantit l'exactitude du rapport. J'aime mieux m'en tenir aux études que j'ai faites de la statistique et à l'expérience acquise au contact des industriels et des commerçants du pays. C'est une erreur de croire que parce que le chiffre des salaires est plus considérable en telle année qu'en telle autre, tout cela s'ensuit; il ne s'ensuit pas nécessairement, pas du tout. Il faut tenir compte de mille et une circonstances. La vérité,—et l'honorable député le sait,—c'est qu'aujourd'hui en Canada le fisc nous obère; et les affaires vont mal. Cela, même le ministre du Travail le concéderait.

M. PRITCHARD: En tout état de cause les ouvriers en ont la preuve dans leurs bourses: ils ont aujourd'hui neuf millions de dollars de plus qu'en 1921.

M. LADNER: Personne m'apprend cela avec plus le plaisir que moi; mais l'honorable député va-t-il prétendre sérieusement que les affaires vont bien au Canada?

M PRITCHARD: Mieux qu'avant.

M. LADNER: Voilà ce que répond toujours le Gouvernement. Chaque année immanquablement il dit: "Les affaires vont mieux qu'avant". Cela rappelle l'araignée qui avance d'un pouce et retombe de deux.

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami voudrait-il nous nommer un ou plusieurs pays où, toutes proportions gardées, les affaires vont mieux qu'en Canada?

M. LADNER: Oui; la France. (Exclamations).

M. CARRUTHERS: Le prélèvement sur le capital.

M. LADNER: J'ai eu l'occasion de me renseigner à fond là-dessus. En France la situation, tant dans le domaine de l'industrie que de l'agriculture, est meilleure qu'en Canada. Cela peut bien n'être que passager; n'empêche qu'en ce moment la France et les Etats-Unis sont plus prospères que le Canada. Les gens quittent le Canada pour aller s'établir aux Etats-Unis.

M. GOOD: L'honorable député ne parle-t-il pas seulement de l'ouvrage en France?

M. LADNER: Non, je parle de la situation commerciale, de l'exportation, de l'ouvrage et des salaires. C'est à peine si on peut trouver de la main-d'œuvre là-bas, tellement il y a d'ouvrage.

M. CARRUTHERS: On travaille avec de l'argent emprunté.

M. LADNER: C'est ainsi que beaucoup de gens font leurs affaires. Parmi nos collègues progressistes, il y en a qui nous ont dit qu'ils exploitaient leur ferme avec de l'argent emprunté, et, malgré tout, qu'ils étaient satisfaits.

M. CARRUTHERS: Doit-on tenir compte de la valeur du franc et du dollar?

M. LADNER: Ce qui est essentiel, c'est l'état de l'ouvrier. Il est constamment occupé et une fois sa journée de travail finie il a de quoi manger, se vêtir et faire quelques économies, peu importe la dévalorisation du franc.

Certains députés parlaient de droit de douane, il y a un instant; j'en dirai quelques mots. Je me suis renseigné auprès du Bureau de la statistique au sujet des droits *ad valorem* sur les articles imposables importés au Canada comparés à ceux des Etats-Unis pour les exercices de 1870, 1880, 1901, 1911, 1923 et 1924 respectivement. L'exemple des autres peut nous servir. Voici les chiffres:

Droits sur les articles imposables

	Canada Pour cent	Etats-Unis Pour cent
1870	20.9	47.08
1880	26.1	43.48
1890	31	41.41
1901	27.5	49.64
1911	25.9	41.22
1923	24.9	36.07
1924	22.7	35.63

Donc, depuis cinquante-cinq ans les droits de douane des Etats-Unis ont été de 50 à 235 p. 100 plus élevés que ceux du Canada. Pourtant, si vous allez demeurer là-bas, vous payez moins d'impôts, vous payez moins cher pour votre nourriture et vos vêtements; vous avez plus d'ouvrage et vous êtes mieux en état de faire des économies. Quelle meilleure preuve un homme raisonnable veut-il avoir pour dire que cette politique est la bonne.

M. WARNER: Qu'est-ce que l'honorable député veut dire en prétendant qu'on paye plus d'impôts ici qu'aux Etats-Unis?

M. LADNER: Si l'honorable député avait été ici, il y a un moment, il aurait entendu les chiffres que j'ai cités.

M. WARNER: Mon honorable collègue n'a parlé que des droits de douane.

M. LADNER: Non, je parle de tous les impôts, des charges des contribuables. Si l'honorable député prend par exemple l'impôt sur le revenu, je peux lui dire qu'il est de deux à six fois plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis.

M. WARNER: Mon honorable collègue me permettra-t-il de faire une observation?

M. LADNER: Oui, si elle n'est pas trop longue.

M. WARNER: J'ai demeuré là-bas et je sais personnellement que je payais beaucoup plus d'impôts que lorsque je suis revenu au Canada. A l'heure actuelle, ils sont tous plus élevés aux Etats-Unis qu'au Canada. Je le sais, parce que j'ai demeuré dans les deux pays et je suis aussi bien au courant de ce qui se passe là-bas que mon honorable collègue.

M. LADNER: L'honorable député y demeurait il y a quelques années peut-être. Je tiens mes renseignements de bonne source; ce ne sont pas de simples hypothèses. Mes chiffres sont confirmés par des gens qui se sont basés sur des statistiques exactes.

M. GOOD: Avant que mon honorable collègue aille plus loin, ne pense-t-il pas qu'il serait plus juste de comparer les droits sur l'ensemble des importations au lieu des importations imposables seulement?

M. LADNER: Non, je ne le veux pas, parce qu'en calculant les droits de douane, ce qui nous intéresse principalement — c'est-à-dire si l'impôt se répercute sur le consommateur auquel le produit est destiné — c'est la somme qu'on paye sur l'article imposable.

M. GOOD: Supposons qu'une nation laisse entrer en franchise 95 p. 100 des produits et frappe le reste d'un droit de 100 p. 100, serait-il juste de la comparer à une autre qui aurait un tarif uniforme de 10 p. 100 sur tous les produits importés chez elle? L'honorable député ne comprend-il pas que dans un cas le droit est de 100 p. 100 et que dans l'autre il n'est que de 10 p. 100?

M. LADNER: Oui, mais vous pouvez le calculer d'une autre façon. Je l'ai calculé comme le font les autorités lorsqu'elles veulent s'assurer des faits. On m'a dit que j'ai employé la bonne méthode pour faire ces calculs et je ne pense pas qu'on puisse beaucoup discuter ce point.

M. GARDINER: Le droit perçu par tête aux Etats-Unis est-il plus élevé qu'au Canada?

M. LADNER: Je ne suis pas renseigné à ce sujet.

M. GARDINER: Il manque à mon honorable ami maint renseignement qu'il devrait avoir.

M. LADNER: L'honorable député manque aussi de maint renseignement, sans quoi il n'appuierait pas l'idée qu'il expose en ce moment. Il est très facile de demander des renseignements sur un cas isolé intéressant particulièrement celui qui questionne, mais je n'ai pas la prétention d'être une encyclopédie ambulante.

M. HOEY: L'honorable député peut-il nous dire de combien les droits étaient plus élevés sous le régime conservateur que sous le régime libéral?

M. LADNER: Je ne parle pas de politique de parti. J'ai dit que le parti conservateur n'avait jamais imposé de tarif protecteur au pays et qu'il aurait mieux valu qu'il en applique un.

M. HOEY: Pourquoi ne l'a-t-il pas fait?

M. LADNER: J'imagine qu'il recherchait l'amitié des progressistes et le gouvernement actuel aura une fin aussi désastreuse s'il continue cette alliance néfaste.

En soumettant les propositions que j'ai présentées et les idées que j'ai avancées je n'ai pas agi simplement parce que cela sert les intérêts du Canada, mais parce que cela est de la plus haute et de la plus grave importance pour la Colombie-Anglaise, qui occupe le troisième rang parmi les provinces manufacturières. Nous avons 2,407 fabriques employant 28,700 ouvriers et ouvrières. Les capitaux engagés se montent à 210 millions et ont produit l'an dernier 163 millions. Voilà pour les manufacturiers. Viennent ensuite les mines qui ont produit, l'an dernier, pour 49 millions. Notre plus grande industrie est l'exploitation forestière et le bois à pâte. Nous avons en-

gagé 190 millions dans les scieries, les usines de pâtes et de papier et l'exploitation des forêts. Après huit années, le commerce d'exportation est monté de 43,000,000 à 500,000,000 de pieds; 40,000 hommes sont employés dans l'exploitation forestière et les industries qui s'y rattachent et les salaires atteignent 50 millions de dollars par an. Notre agriculture ne chôme pas; elle a donné 61 millions de dollars en produits agricoles et les transports se chiffrent à 23 millions. Nos transports progressent. Il y a maintenant quarante-deux lignes régulières partant du port de Vancouver.

Ces faits indiquent l'existence d'intérêts très divers. La Colombie-Anglaise est un Canada en miniature et le peuple qui habite la Colombie-Anglaise et y fait des affaires, comprend parfaitement que si la province doit progresser comme le Canada, nous devons, autant que possible, fabriquer des produits finis avec nos matières premières au lieu de les exporter à l'étranger pour lui permettre de construire ses villes et ses citées et de donner du travail à ses ouvriers. Cette situation se présente tous les jours. Une grande quantité de nos matières premières passe dans l'état de Washington, où nos minerais sont fondus et où notre bois brut alimente l'industrie. Mais le gouvernement provincial, comprenant l'avantage de la cessation des exportations de matières premières, a imposé des restrictions à l'exportation du bois brut, ce qui fait que le capitaliste américain a dû amener son usine en Colombie-Anglaise et y continuer la fabrication. Comme je le disais, la Colombie-Anglaise constitue un Canada en miniature avec des intérêts diversifiés. Il nous faut donner du travail ou des affaires à diverses catégories de gens, le cultivateur, le mineur, le pêcheur et autres du même genre. Permettez-moi un mot touchant le traité australien. Il est difficile de comprendre pourquoi le Gouvernement ne s'est pas plus activement intéressé à un traité avec l'Australie. Cela intéresse particulièrement la Colombie-Anglaise parce que nous comptons y trouver des avantages, surtout pour l'exportation du saumon. La section des conserves de saumon de l'Association des manufacturiers m'a envoyé le télégramme que je vais lire et elle en a fait probablement autant pour les autres représentants de la Colombie-Anglaise. Il est rédigé en termes significatifs; le voici:

> Le défaut du Gouvernement de ratifier le traité australien à cause de l'opposition de certains députés à l'augmentation projetée des droits sur les fruits desséchés...

Il me semble que je sais d'où cela vient.

> ...venant d'ailleurs que de l'Australie aura son effet sur les fabricants de conserves de saumon de la Colombie-Anglaise et les privera d'un débouché très important pour leurs produits en Australie. Jusqu'ici, le marché a été approvisionné par des fabricants de conserves américains et si l'opposition au projet de traité réussit, la réaction se produira exactement comme s'y attendent les intéressés américains et leur permettra de continuer à dominer le marché australien comme ils dominaient le marché néo-zélandais avant que nous eussions un traité de préférence en Nouvelle-Zélande. Nous comptons que vous ferez de constants efforts contre l'opposition au traité à la Chambre, dans le but de trouver de plus grands débouchés au saumon canadien, débouchés qui existeraient immédiatement après l'adoption du traité.

L'hon. J. H. KING: N'est-il pas vrai que le chef de mon honorable ami (M. Meighen) s'est publiquement opposé au traité avec l'Australie, au cours de sa campagne de l'automne dernier, en Colombie-Anglaise?

M. LADNER: Je n'ai jamais entendu dire cela. Il a dû plutôt reprocher au Gouvernement sur atermoiements. Le Gouvernement a manqué de décision. S'il ne veut pas d'un traité, il devrait le dire, et ceux qui commercent avec l'Australie sauraient à quoi s'en tenir et feraient leurs conventions en conséquence. C'est toujours la même indécision et l'expectative: il ne sait trop quel parti prendre. Il connaît ses maîtres et il temporise au détriment du bien du pays.

M. MILLAR: L'honorable député veut-il un traité?

M. LADNER: Oui. Je veux de tout traité raisonnablement avantageux pour le pays.

M. COOTE: L'honorable député croit-il vraiment qu'il soit juste de faire payer le raisin plus cher aux Canadiens pour l'avantage des conserveurs de saumons de la Colombie-Anglaise?

M. LADNER: Encore la vieille erreur du libre-échange qui revient toujours à ceci: Si vous imposez un droit, l'article coûte plus cher. Il n'en est pas toujours ainsi. Ce que l'honorable député payerait pour son raisin serait hors de toute proportion en comparaison du bien qui en résulterait pour les conserveries de saumon. L'on peut penser différemment, sans doute.

J'avais quelque chose à dire relativement à la question orientale, mais il faut que j'abrège. Nous avons demandé à la tribune et dans cette Chambre certaines mesures tendant à restreindre les occupations des Chinois et des Japonais dans la Colombie-Anglaise. Je me rends compte que la question est délicate et demande beaucoup de jugement pour arriver à quelque chose qui sauvegarde l'intérêt général. A mon sens, nous ne devrions pas permettre aux Orientaux de s'établir en Colombie-Anglaise, où nous n'en voulons pas, parce qu'ils ne peuvent s'adapter à la situation économique, non plus qu'à nos conditions sociales Ils

ne nous sont pas inférieurs, mais leur tempérament nous est incompatible. Quant à ceux qui y sont déjà, il me semble difficile de régler leurs occupations par des lois. Restreindre le nombre de permis de pêche au hareng ou de tout autre poisson, c'est obliger cinq cents Japonais à abandonner cette industrie, et comme il leur faut vivre et qu'ils sont libres, ils feront autre chose; ils se chercheront une autre occupation. Les voilà qui se mettent à la culture des petits-fruits, et les producteurs de baies nous écrivent,—j'ai leurs communications,—pour se plaindre de la concurrence des Japonais et des Chinois et nous dire que cette occupation devrait leur être interdite par la loi. Si le Gouvernement entreprend de désigner les occupations auxquelles ces gens-là ne doivent pas se livrer, ils passeront d'une à l'autre. Ils se feront cultivateurs, et si on le leur défend, ils entreprendront autre chose. En d'autres termes, l'action du Parlement en pareille matière est futile et ne saurait changer les lois économiques. Sauf certaines restrictions raisonnales et sujettes à exception dans certains cas particuliers, le Canada se doit à lui-même, ainsi qu'aux autres grandes nations avec lesquelles il espère développer ses relations commerciales de ne légiférer qu'à bon escient à l'égard de ces gens, une fois qu'ils sont établis chez nous. La législation de cette nature est inefficace. Si elle aide aux pêcheurs en éloignant un certain nombre d'Orientaux de la pêche, elle nuit à une autre industrie. J'ai encore quelques remarques à faire, et je préférerais terminer après la reprise de la séance.

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

Reprise de la séance

TROISIEME LECTURE DE DEUX PROJETS DE LOI D'INTERET PRIVE

Le 1er (bill n° 39) déposé par M. Denis (Joliette) relativement à la compagnie de chemin de fer de Joliette-Nord.

Le 2e (bill n° 40) déposé par M. Chevrier relativement à la compagnie de chemin de fer électrique d'Ottawa.

ADOPTION DU PROJET DE LOI RELATIF A LA CIE DITE THE MARCONI WIRELESS TELEGRAPH COY.

La Chambre passe à l'examen en comité du projet de loi (bill n° 21), déposé par M Casgrain, relatif à la compagnie dite The Marconi Wireless Telegraph Co.

Sur l'article 4 (autorisation d'exploiter un service de communications téléphoniques.)

L'hon. M. GRAHAM: Cet article assujettit-il les tarifs à la réglementation de la commission des chemins de fer?

[M. Ladner.]

M. BOYS: La chose est prévue.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.

DISCUSSION D'UN BILL RELATIF A LA COMPAGNIE D'ASSURANCE MUTUELLE DU CANADA SUR LA VIE

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 35) concernant la Compagnie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie.

Sur l'article 1(bureau de direction).

M. McBRIDE: Je propose l'amendement suivant à cet article:

Que les mots suivants soient insérés après le mot " règlement " dans la 22e ligne de la première page du bill; Toutefois ce règlement doit être approuvé à l'assemblée régulière annuelle des membres de la compagnie.

Je ne vois pas pourquoi les membres de ce comité n'approuveraient pas cet amendement.

L'hon. M. MEWBURN: Je ne désire pas tirer avantage d'une simple affaire de forme, mais je ne crois pas l'amendement régulier au point de vue du règlement de la Chambre qui exige un avis de vingt-quatre heures. Toutefois, je n'insiste pas sur le point. Je ne vois pas l'utilité de l'amendement. Il s'agit d'une compagnie purement mutuelle sans capital-actions. A la dernière assemblée annuelle de la compagnie, les assurés adoptèrent à l'unanimité l'ordre du jour suivant:

Que le bureau de direction de la compagnie soit, et il est par les présentes autorisé, à s'adresser au Parlement du Canada au nom de la compagnie pour en obtenir une loi modifiant la loi constitutive de la compagnie de façon à autoriser le bureau de direction, de temps à autre, en vertu d'un règlement approuvé par les deux tiers des voix des membres présents ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale spécialement dûment tenue pour étudier le règlement...

Et le reste. Nous ne demandons aucun droit, ou pouvoir ou faveur additionnel dont ne jouit pas une compagnie à capital-actions sous le régime de la loi concernant les compagnies, ou de la loi des assurances. Cette dernière loi porte que les directeurs des compagnies à qui cette loi confère des pouvoirs seront autorisées à adopter certains règlements leur conférant des droits très absolus, et le texte en est presque identique à celui-ci. Cette clause dit:

Que les directeurs peuvent, lorsqu'il y a lieu, révoquer ces règlements, les remettre en vigueur...

Et une telle mesure qui ne peut se prendre qu'à une assemblée spéciale générale,—non à l'assemblée annuelle,—de la compagnie, sera intégralement en vigueur et en application, et le reste. Tout ce que nous demandons ici

c'est que les directeurs autorisés à adopter un règlement établissant que le nombre des directeurs ne sera pas moins de douze et pas plus de vingt-deux.

Le texte est précisément celui de la loi des assurances actuelle.

Le nombre des directeurs est déterminé à discrétion par règlement adopté et approuvé par les votes des deux tiers des membres présents ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale extraordinaire des membres régulièrement convoqués pour étudier le règlement.

Si les directeurs adoptent ce règlement, comme ils ont le pouvoir de le faire, leur démarche doit être confirmée à une assemblée générale spéciale convoquée à cette fin, et il ne prendrait effet qu'à l'assemblée annuelle, alors que les directeurs, quel qu'en soit le nombre fixé, seront élus, et les assurés agiront en conséquence. Je dirai que la requête a été adressée par les assurés eux-mêmes. C'est là une importante compagnie qui fait affaires par tout le Canada, et les assurés ont demandé que le nombre des directeurs soit augmenté afin d'assurer la représentation de l'Ouest et des Provinces maritimes sur le bureau de direction. Je ne vois pas l'utilité de l'amendement de mon honorable ami et quels intérêts cet amendement est appelé à sauvegarder. Comme je l'ai dit, cette clause est tirée de la loi générale des assurances. On a soumis le projet à l'approbation de M. Finlayson; le comité du commerce et de la banque l'a également approuvé. Je n'y vois aucune objection.

L'hon. M. GRAHAM: Cette compagnie n'a pas d'actionnaires?

L'hon. M. MEWBURN: Non. Lors de l'adoption de la loi des assurances de 1917, on ne s'occupa pas des compagnies d'assurance mutuelle. Pourquoi, je l'ignore. Cette loi porte que les directeurs doivent être choisis parmis les actionnaires et les assurés. Mais celle-ci est une compagnie mutuelle qui n'a pas d'actionnaires.

M. McBRIDE: Monsieur le président, je dirai d'abord que cet article a été adopté en comité après une mise aux voix, et que j'ai donné avis que j'avais l'intention de proposer cet amendement mais, d'une façon ou d'une autre, on l'a passé inaperçu et il ne fut pas inscrit au procès-verbal. Je ne vois pas pourquoi on s'opposerait à l'amendement. Il déclare simplement que ce règlement sera soumis à l'approbation de l'assemblée annuelle régulière dont tous les membres de la compagnie sont avertis. Lorsque l'on convoque une assemblée spéciale générale ou une assemblée spéciale, on se contente d'en donner avis dans certains journaux locaux. Je me demande combien de gens lisent ces avis de convocation? Personne, je crois; du moins, peu de gens en ont le temps. Je ne dis pas qu'ils le feraient, mais sans cette dispositon, quelques membres de l'exécutif pourraient se réunir pour nommer de nouveaux directeurs et avoir la haute main sur l'administration de la compagnie; et si c'était une affaire payante, ils pourraient nommer leurs parents et amis à des positions faciles.

Je n'ai pas mission de protéger les compagnies d'assurance; je suis envoyé ici pour surveiller les intérêts des travailleurs de ma circonscription, et je crois qu'il n'est pas juste que je combatte cette clause. Je ne vois pas pourquoi des directeurs s'opposeraient à ce que leurs actions fussent soumises à l'approbation de l'assemblée annuelle. C'est tout ce que je demande par mon amendement. Les directeurs peuvent passer tous les règlements qu'ils désirent, mais ceux-ci devraient être soumis à l'approbation de l'assemblée annuelle. Pourquoi les directeurs s'opposeraient-ils à cela s'ils veulent agir justement et franchement envers les assurés? S'ils travaillent dans l'intérêt de la compagnie, quelle objection ont-ils à ce que l'assemblée annuelle juge leurs actions? Pourquoi essaieraient-ils de faire quelque chose qu'ils savent que l'assemblée annuelle n'approuvera pas? Je ne puis concevoir aucune raison de combattre cet amendement. Quant à M. Finlayson, du département des assurances, qui a approuvé le projet de loi, j'ai discuté la chose avec lui et il m'a dit qu'il ne voyait aucunement pourquoi cet amendement ne serait pas inséré comme sauvegarde.

M. BOYS: Mon honorable ami prétend-il que les directeurs devraient être nommés à l'assemblée annuelle?

M. McBRIDE: Pour ma part, on pourrait nommer les directeurs n'importe quand, pourvu que leur nomination fût approuvée par l'assemblée annuelle.

M. BOYS: Mon honorable ami se méprend sur le sens de mes paroles. D'après ce qu'il a dit, j'ai compris qu'il était d'avis que, si cette clause était adoptée, la compagnie serait capable, lors d'une assemblée générale, non seulement de fixer le nombre des directeurs, mais aussi de les nommer. Si telle est son opinion, je crois qu'il fait erreur. Tout ce que l'on peut faire à cette assemblée, c'est de décider quel sera le nombre des directeurs, et c'est à l'assemblée annuelle que l'élection des directeurs a lieu.

M. McBRIDE: Je demande, monsieur le président, que toutes les actions des directeurs soient soumises à l'approbation de l'assemblée annuelle.

M. BOYS: Il en est ainsi aujourd'hui.

M. McBRIDE: C'est le but de l'amendement que j'ai demandé d'insérer, et c'est à cela que s'oppose l'honorable député d'Hamilton-Est (M. Mewburn). Je crois que je ne demande ici qu'une chose juste et raisonnable. Nous savons ce qu'il advient parfois de ces sociétés d'assurance. Je me souviens d'une compagnie d'assurance de Vancouver qui fit faillite, ce qui occasionna une perte de milliers de dollars à un de mes amis intimes. Quelques-uns des directeurs en avaient obtenu la maîtrise et ils avaient nommé leurs amis à diverses positions avec des appointements fantaisistes. Puis il y eut la banque de Vancouver qui faillit dans des circonstances analogues, et il y a l'exemple très récent de la Home Bank. Nous ne saurions être trop prudents en fournissant toutes les sauvegardes possibles contre la répétition de pareils accidents.

L'hon. M. STEVENS: Monsieur le président, je partage absolument les vues de mon honorable ami (M. McBride). Nous devrions porter le plus grand soin aux intérêts des assurés ou des actionnaires et voir à ce que leurs intérêts soient convenablement protégés. On ne doit pas oublier que cette compagnie n'a pas d'actionnaires, mais simplement des assurés. On convoque une assemblée annuelle où l'on transige les affaires générales de la compagnie. Un des articles les plus importants de l'ordre du jour de ces assemblées est l'élection des membres du conseil d'administration. Voyons clairement l'arrière-plan. Nous sommes tous d'accord, je pense, sur le fait qu'il nous faut des lois uniformes et libres, autant que possible, de tout article vague ou ténébreux qui puisse prêter à diverses interprétations. En conséquence, le Parlement, dans sa sagesse, a adopté ce que nous appelons la loi générale des Assurances de 1917. Cette loi est censée excellente dans sa forme. De même que la loi des banques, on la revise de temps à autre et, comme les honorables députés s'en souviennent, nous l'avons revisée il y a un ou deux ans.

Je veux attirer l'attention du comité sur ce point. Cette compagnie qui, par le passé, ne tombait pas sous le coup de la loi des assurances, se trouve placée sous son régime par le projet de loi actuel. C'est-à-dire que la compagnie se soumet volontairement à la loi afin que les dispositions générales de cette dernière lui soient appliquées. Dans son cas, la charte primitive prévoyait la nomination d'un certain nombre de directeurs, le maximum étant de douze. On désire maintenant fixer la minimum à douze et le maximum à vingt et un, pour être d'accord avec la loi générale des assurances. Et on va plus loin. Cette compagnie—je ne dis pas cela parce que je suis un de ses assurés ou pour lui faire de la réclame—cette compagnie, dis-je, est une des mieux connues du Canada et une des mieux dirigées. Ellle veut se trouver en harmonie avec la loi générale des assurance, et, de plus, elle veut que son conseil d'administration soit plus représentatif. Je comprends que les assurés de ma propre province ont exprimé leur désir d'avoir un des leurs dans le conseil d'administration et je crois qu'un désir analogue a été exprimé par les assurés de la province de Québec, où l'on désire avoir deux directeurs, un de langue anglaise et l'autre de langue française. On le désire afin que tout le Diminion soit représenté dans le conseil d'administration. L'article à l'étude porte en particulier que le nombre des directeurs sera fixé par une assemblée générale extraordinaire. La loi générale relative aux assurances, et presque toutes sinon toutes les lois provinciales relatives aux compagnies, déclarent que l'on convoquera des assemblées générales extraordinaires pour étudier des questions d'un intérêt particulier. C'est-à-dire que l'on considère qu'il est à l'avantage des actionnaires d'édicter que des assemblées générales extraordinaires seront tenues pour examiner certaines questions d'intérêt particulier, plutôt que d'expédier toutes les affaires en une seule assemblée annuelle.

L'hon. M. GRAHAM: La loi ne porte-t-elle pas que l'on doit mentionner dans l'avis de convocation l'objet de l'assemblée extraordinaire?

L'hon. M. STEVENS: Oui. L'avantage d'une assemblée générale extraordinaire est que l'on ne peut y discuter que la question mentionnée dans l'avis de convocation; en conséquence, il faut en donner avis. Il s'agit de savoir si l'avis est suffisant. Ce que mon honorable ami a dit des gens qui ne lisent pas les journaux s'applique aussi bien à toutes les autres questions. Tout ce que nous pouvons faire est d'assurer une sauvegarde raisonnable. et c'est pourquoi nous voulons qu'un avis soit donné par la voie des journaux, un avis suffisant, raisonnable.

M. NEILL: Ne donne-t-on pas avis personnellement, à chaque détenteur de police ou à chaque actionnaire, de l'assemblée générale annuelle?

L'hon. M. STEVENS: On donne avis de l'assemblée annuelle en même temps que de la date du renouvellement de la prime. Ces derniers avis sont expédiés pendant toute l'année, dès le lendemain de l'assemblée annuelle jusqu'à la veille de l'assemblée suivante. Si l'on jugeait à propos, disons en novembre, de

convoquer une assemblée générale extraordinaire afin de modifier le nombre des directeurs et que l'assemblée annuelle eût lieu en mars, on devrait envoyer à grands frais, un nouvel avis par écrit à tous les assurés qui auraient reçu un avis avant le mois de novembre de la manière que j'ai dite: sinon ils ne seraient pas avertis de l'assemblée spéciale ni de la question qui y serait débattue. Voici donc ce qui se produit: On donne avis par la voie des journaux; on tient l'assemblée générale extraordinaire; on fixe le nombre des directeurs. On peut se demander comment l'intérêt des assurés est sauvegardé. Telle est de fait la question que pose fort à propos mon honorable ami. Je prétends qu'ils ont cette sauvegarde: A l'assemblé générale qui suivra, aura lieu l'élection des directeurs. Si l'on découvre à l'assemblée générale que, durant l'année, les directeurs ont fait ce qu'ils pourraient faire, prétend mon honorable ami, les détenteurs de polices ont l'occasion de renvoyer tout le conseil d'administration et d'élire de nouveaux directeurs. Les directeurs de cette année, qui commettent quelque faute, doivent rendre compte de leur conduite aux assurés ou aux actionnaires à l'assemblée annuelle; il ne leur est pas possible de s'échapper.

M. HODGINS: N'est-il pas vrai que seulement quelques-uns se retirent chaque année? Les détenteurs de police ne peuvent pas renvoyer tous les directeurs à la fois, n'est-ce pas?

L'hon. M. STEVENS: Un tiers se retirent chaque année. Je prétends, en premier lieu, que le projet de loi ayant été examiné par le comité de la banque et du commerce, on le considère comme étant en accord avec la loi. Ensuite, on a demandé l'avis du surintendant du département des assurances à ce sujet. Je ne pense pas que son nom soit l'autorité décisive, mais il est chargé de préserver l'intégrité de notre loi et de dire si elle donne absolument satisfaction; et il approuve le projet de loi. Ce projet de loi fait tomber la compagnie sous le coup de la loi des assurances, et les actionnaires, ou les assurés dans le cas actuel, sont protégés par le fait qu'ils élisent les directeurs à l'assemblée annuelle. Je prétends que le projet de loi devrait être adopté tel qu'il a été rapporté du comité, à moins qu'on n'ait une très forte raison d'agir autrement.

L'hon. M. ROBB (ministre des Finances): Je puis dire au nom du ministère que nous considérons que le projet de loi, tel qu'il est maintenant rédigé, accorde toute la protection voulue aux assurés, de sorte que je partage l'avis de mon honorable ami à cet égard. Mais j'ajoute, au nom du ministère, que nous ne nous opposons pas à l'amendement proposé par l'honorable représentant de Caribou.

M. NEILL: L'honorable député (M. Stevens) a attiré notre attention sur le fait que, par ce projet de loi, la compagnie tombe sous le coup de la loi des assurances. L'article 5 le dit expressément. Un autre député déclara que la loi des assurances a été rédigée avec le plus grand soin et qu'on l'a mise en vigueur après avoir étudié longuement le mécanisme de toutes les sociétés d'assurance. Cette compagnie est disposée à se soumettre à cette loi; mais, comme un grand nombre de sociétés semblables, elle n'aime pas à être soumise à la loi générale; elles veulent obtenir un peu plus pour leur argent que les autres. La même chose se produit à propos de la loi des chemins de fer.

J'ignore si notre loi fédérale des chemins de fer est parfaite, mais je sais qu'en Colombie-Anglaise, nous en avons une qui a été minutieusement préparée, étudiée avec et s'applique à peu près à tous les cas; cependant il n'est pas une compagnie qui ne demande dans sa charte plus de privilèges que la loi générale n'en accorde. Cette compagnie ne se contente pas d'être régie par la loi générale des assurances comme toutes les autres; elle veut avoir des privilèges spéciaux; elle veut ce que d'autres compagnies ne peuvent obtenir. On a déjà parlé de l'avis de convocation. Indubitablement, un avis dans les journaux n'a pas un résultat aussi directement personnel que l'avis adressé à chaque assuré ou à chaque actionnaire, mode employé pour convoquer l'assemblée annuelle. L'honorable député (M. Boys) signale que ce règlement permet à la compagnie de déterminer le nombre des directeurs — en d'autres termes de l'augmenter et il prétend que personne ne pourrait en souffrir parce que tout en ayant le pouvoir de fixer le nombre des directeurs, ceux-ci ne peuvent être nommés avant la réunion annuelle. A quoi bon changer le nombre des directeurs en juillet, comme le dit l'honorable député, s'ils ne peuvent être nommés qu'à l'assemblée annuelle en janvier?

M. BOYS: Je n'ai pas du tout étudié ce projet de loi; je ne fais pas partie du comité; et je n'ai aucun intérêt dans cette compagnie. Ce sont les observations de l'honorable député de Caribou qui m'ont amené à dire ce que j'ai dit. D'après ce qu'il disait il m'a paru avoir l'impression que l'amendement aurait pour effet de permettre l'élection des directeurs à l'assemblée générale spéciale. Il craignait qu'un petit nombre d'intéressés assistant à cette assemblée, quelques directeurs ne se concertassent pour élire de leurs propres amis. Je n'ai pris la parole que pour m'assurer que telle

était sa manière de voir et l'avertir de son erreur, s'il y avait lieu. Je crois qu'il a tort et je veux essayer de démontrer que j'ai raison à ce sujet. Lisons l'article à l'étude, celui auquel je veux me limiter. Il dit:

Les propriétés, biens et affaires de la compagnie sont administrés par un bureau de douze, quinze, dix-huit ou vingt et un directeurs. Le nombre des directeurs est déterminé à discrétion par règlement adopté et approuvé par le vote des deux tiers des membres présents ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale extraordinaire des membres régulièrement convoqués pour étudier le règlement.

Voilà ce qu'on peut faire et rien de plus. Il doit paraître évident à tout député dans cette Chambre qu'à cette réunion on ne saurait procéder à l'élection des directeurs. On ne peut qu'en déterminer le nombre.Lisons, maintenant, les quelques lignes suivantes:

La compagnie peut, par ledit règlement, prescrire que les directeurs, ou l'un d'eux, soient élus pour un, deux ou trois ans, et qu'un certain nombre, le tiers au moins, se retirent chaque année.

En consultant la note marginale, les députés pourront voir que c'est exactement la même disposition que dans l'ancienne loi. Il n'y a donc aucun changement à ce sujet. Nous en arrivons maintenant au point principal et je prierais l'honorable député de Caribou d'y donner toute son attention. Je crois qu'il va s'apercevoir immédiatement de son erreur.

A toute assemblée annuelle, il doit être élu un bureau tel que déterminé par ledit règlement, mais en aucun cas ce bureau ne doit comprendre plus de vingt et un et moins de douze directeurs qui tous sont éligibles.

Je conviens que la question soulevée ensuite est d'une autre nature. On dira peut-être si vous ne pouvez les élire avant l'assemblée générale pourquoi ne pas attendre jusque-là? Mais ne croit-on pas qu'il soit à propos qu'on sache avant l'assemblée générale annuelle le nombre des directeurs à élire. Quant à moi, je sais fort bien que si je faisais partie de la compagnie, j'aimerais bien savoir au moment de me rendre à l'assemblée annuelle générale si nous avons à élire vingt et un, dix-huit ou quinze directeurs et quelle est à ce sujet la disposition du règlement. Je ne puis voir qui peut, le moindrement, en souffrir si vous avez le contrôle, parce que, comme je l'ai dit, si le moindre effort était tenté par un groupe à une assemblée extraordinaire en vue de s'assurer la majorité, ils ne le pourrait pas. Tout ce qu'on peut faire de plus à l'assemblée extraordinaire c'est de déterminer le nombre à élire, et l'assemblée annuelle venue, les actionnaires présents seraient maîtres de la situation.

Maintenant si ce sont les membres de la compagnie qui veulent cette loi, comme il est démontré par le député d'Hamilton-Est, je ne vois pas pourquoi nous de la Chambre des communes, surtout ceux qui n'ont rien à faire avec cette compagnie, tenterions d'intervenir et de contrecarer les désirs des membres de la compagnie, dont les fonds sont placés dans la société.

M. CARMICHAEL: Quand ce projet de loi fut mis en discussion, je faisais partie du comité et j'ai souvenir d'avoir entendu soulever la même objection au comité de la banque et du commerce. Selon moi, toute l'affaire se confine à la publicité qui est faite. Pour ce qui est de l'adoption d'un règlement une disposition dit qu'il devra être adopté à une assemblée générale extraordinaire.

Suivant le paragraphe 2, cette assemblée doit être annoncée dans un ou plusieurs journaux publiés à Toronto et dans les autres villes que les directeurs jugeront nécessaire de désigner, au moins un mois avant la réunion de cette assemblée. Voilà à quoi se bornent les annonces nécessaires à la tenue d'une assemblée générale spéciale, et, à pareille réunion, on peut adopter un règlement modifiant le nombre des directeurs de la compagnie.

On annonce différemment l'assemblée générale annuelle. Dans le cas des réunions annuelles, les directeurs "font imprimer l'avis et l'adressent aux assurés." C'est-à-dire que l'assuré reçoit avis de l'assemblée annuelle, et la condition inscrite dans l'amendement, c'est que le règlement adopté à l'assemblée spéciale soit ratifié à l'assemblée annuelle. Comme le ministre intérimaire des Finances, je ne puis voir dans l'amendement proposé rien de vraiment répréhensible ou défectueux. Si le règlement est adopté à l'assemblée générale spéciale et s'il y a seulement quelques assistants, n'est-ce pas simplement une sauvegarde qu'il soit étudié de nouveau à l'assemblée annuelle, et s'il est régulier, confirmé par l'assemblée plus nombreuse ou annuelle?

L'hon. M. STEVENS: Permettez-moi de faire observer au comité que si l'on adopte cet amendement, on ne remédie pas du tout à la situation. Vous exigez encore que les directeurs convoquent une assemblée spéciale et vous stipulez simplement la condition que l'assemblée annuelle confirme la décision de l'assemblée spéciale. Vous n'évitez pas l'assemblée spéciale. Le changement s'opère quand même à l'assemblée spéciale.

Permettez-moi d'indiquer les stipulations de la loi générale des assurances, afin de montrer que cela n'est pas incompatible avec elle; de fait, elle fournit une autre garantie. L'article général porte:

Les directeurs peuvent, lorsqu'il y a lieu, révoquer ces règlements, les modifier ou les remettre en vigueur; mais ces règlements et ces modifications, révocations, ou

remises en vigueur, à moins qu'ils n'aient été ratifiés dans l'intervalle par une assemblée générale de la compagnie dûment convoquée à cette fin, n'ont d'effet que jusqu'à la prochaine assemblée annuelle de la compagnie.

Ce que je prétends, c'est que cet article en question, rédigé au comité de la banque et du commerce, est préférable, dans l'intérêt de l'actionnaire à l'article de la loi générale, c'est-à-dire qu'il en restreint un peu la portée, qu'il le perfectionne. Si l'amendement est adopté, vous encombrez simplement les Statuts de textes superflus, parce que dans un cas comme dans l'autre, vous convoquez l'assemblée générale.

M NEILL: Que prescrit la loi générale touchant les avis de convocation d'une assemblée spéciale?

L'hon. M. STEVENS: Pas d'avis du tout. Le point que je fais valoir, c'est que les directeurs peuvent adopter le règlement...

M. NEILL: Dans quelles conditions la convocation de l'assemblée spéciale doit-elle avoir lieu? Quand elle se fait en vertu de la loi des assurances, il faut transmettre un avis à chacun des assurés.

L'hon. M. STEVENS: Je ne puis pour le moment mettre la main sur l'article en question.

M. NEILL: Je comprends que telle est la stipulation de la loi générale des assurances, et c'est la différence existant entre une assemblée convoquée en vertu de la loi générale des assurances et en vertu de cet article de ce projet de loi.

M. McBRIDE: Aucun de ceux qui ont combattu ce projet d'amendement n'a tenté de contester qu'il soit équitable ou régulier. Ils embrouillent simplement la question, ils tournent autour, ils parlent beaucoup et font perdre simplement à la Chambre son temps. Ils savent que l'amendement est à propos, et s'ils révélaient le fond de leur pensée, ils en conviendraient, à mon sens. Je ne parlerai pas davantage, je crois. Bien sûr, ils ne me convaincront pas de l'inopportunité de l'amendement. Notre ministre intérimaire des Finances, déclare qu'il n'y voit rien de répréhensible et M. Finlayson, fonctionnaire bien rétribué par les contribuables de ce pays, le trouve aussi bon et convenable. Il n'y voit rien de mal. Alors, pourquoi ne pas l'adopter?

(L'amendement est adopté par 54 voix contre 28.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Les articles 2, 3, 4 et 5 sont adoptés.

Rapport est fait du projet de loi qui est lu la 3e fois et adopté.

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. LADNER: A la suspension de la séance, à six heures, j'avais discuté certaines questions de protection et n'avais pas fini mes commentaires, quand mes amis m'ont posé des questions, parce que la question les intéresse, ou ne les intéresse pas, devrais-je plutôt dire, peut-être. J'entendais donner un exemple du caractère déraisonnable des tarifs protecteurs réciproques ou des droits de douane réciproques entre le Canada et les Etats-Unis relativement aux œufs. Nos amis américains dans l'état de Washington nous ont informé que le principal débouché pour leurs œufs, ce sont la ville de New-York et la ville de Vancouver. Par le moyen de leur organisation coopérative ils ont pu expédier leurs œufs à Vancouver, malgré un droit de 3 cents la douzaine. Mais quand les producteurs de la Colombie-Anglaise ont voulu en faire autant dans l'état de Washington, on leur a opposé un droit d'entrée de 8 cents. On fait une importation considérable d'œufs provenant de la Chine. Le ministre de l'Agriculture a à sa disposition une loi sur la marque d'origine ou quelque autre règlement qui lui permettrait de limiter ce genre d'importation, mais il reste bien tranquille, soit que ses règlements sont insuffisants, soit qu'il applique ses théories libre-échangistes. Pendant ce temps, les œufs chinois entrent dans le pays et y causent de graves mécontentements, car ils font au produit de notre province une concurrence injuste.

La meilleure preuve du mauvais vouloir administratif se trouve dans le rapport Duncan. La loi contre le dumping a été appliquée, et avec raison, à la demande des producteurs de fruits. Le droit spécial fut perçu d'abord, et quand l'opinion se fut apaisée, le syndicat sollicita et obtint le remboursement du droit par l'administration canadienne, et les exportateurs américains continuèrent à nous envoyer leurs fruits, sûrs qu'ils échapperaient à l'obligation de payer le droit en recourant à ce moyen peu loyal. Ces faits ont été mis à jour dans l'enquête Duncan.

On n'a rien fait pour obtenir un redressement. Une des provinces intéressées a déclaré ne vouloir rien entreprendre à la suite du rapport Duncan, disant que cela regardait l'administration fédérale. J'attends la décision que va prendre le Gouvernement.

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail): Voulez-vous nous donner le nom de cette province?

M. LADNER: C'est le Manitoba, je pense; la nouvelle en a paru dans les journaux.

L'hon. M. MURDOCK: Le Gouvernement n'a aucune imformation à cet égard.

M. LADNER: Je suis à peu près convaincu que le Gouvernement va tergiversé, qu'il ne fera rien et que les syndicats vont pulluler, malgré un début assez heureux de la part du Gouvernement pour les arrêter. Je considère que les abus dénoncés dans le rapport Duncan sont si choquants, si opposés à la volonté exprimée par le législateur que le Gouvernement devrait agir immédiatement; et advenant que la province ne voulût pas prendre l'initiative, ce serait aux autorités fédérales à se montrer.

Je voudrais dire un mot sur une question qui intéresse notre province, celle des tarifs de transport. Je ne vois pas le premier ministre à sa place; mais je puis dire que M. John Oliver est en instance auprès de lui. Comme le chef du gouvernement de la Colombie-Anglaise ne fume pas, notre premier ministre ne pourra lui offrir un cigare; mais il va falloir qu'il lui donne quelque chose.

Cette question des tarifs de transport est déjà ancienne. Le Gouvernement a déclaré qu'il nous ferait part d'un projet magnifique, qui serait comme une grande charte pour l'avantage du peuple souffrant de ce pays. Mais nous ne voyons encore rien venir. Le Gouvernement avait promis de régler la question des tarifs. La Cour suprême a rendu à ce sujet une décision qui a bouleversé le monde des affaires, a jeté partout la confusion et l'embarras; les commerçants ne savent que faire et tout le monde souffre.

Je pose comme règle que les tarifs ont quatre objets principaux. J'emprunte ce renseignement au travail d'un M. Payne qui me paraît bien exposer la question. Premièrement, et d'une façon générale, pour obtenir le moyen de faire face aux frais d'exploitation. Deuxièmement, pour gagner de quoi payer les frais permanents, autrement dit le service des intérêts sur les obligations en cours. Troisièmement, pour rapporter un bénéfice raisonnable sur les capitaux engagés. Quatrièmement, pour constituer une réserve devant servir aux améliorations ou agrandissements de l'exploitation. Ce résumé frappera la plupart de mes collègues comme juste et raisonnable. Mais ce but ne saurait être atteint avec des tarifs "politiques", c'est-à-dire inspirés par l'intérêt électoral, comme ce tarif du Nid-de-Corbeau dont l'application provoque tant de confusion.

[M. Ladner.]

Il ne se passe pas un jour que des chambres de commerce de l'Ouest et de l'Ontario, et autres institutions, ne nous expédient leurs protestations à ce sujet. Mais le Gouvernement demeure impassible. La Chambre siège depuis plusieurs mois; pourtant la question n'a pas été touchée, ou presque pas. Du reste, il en est de même de toute autre question. On se laisse aller. Les chaleurs vont arriver et on rentrera précipitamment chacun chez soi sans savoir ce qu'on est venu faire ici. Un fait intéressant dont il faut tenir compte, c'est qu'en comparaison des autres pays, les tarifs de transport au Canada calculé sur le pied des recettes par tonne-mille de chemin de fer, sont plus bas que n'importe où ailleurs. Voici:

	Cent
Canada	.987
Etats-Unis	1.125
Suède	3.830
Norvège	4.411
Nouvelle-Galles du Sud	3.202
Australie méridionale	3.105
Grande-Bretagne	2.943
Brésil	6.010

Je donne ces chiffres en détail parce que je tiens à ce qu'ils soient consignés dans les colonnes du hansard. Nous devons donc prendre des mesures immédiates pour régler la situation, si nous voulons atteindre les quatre buts que j'ai énumérés tout à l'heure, maintenir en vigueur les tarifs qui sont déjà très bas et faire en sorte que notre réseau national rencontre non seulement ses obligations mais qu'il s'attire aussi la confiance des gens qui ont des fonds à placer. Pour nous, de la Colombie-Anglaise, nous croyons, de fait nous savons que depuis nombre d'années notre province a été victime d'un traitement injuste pour ce qui est des frais de transport concernant un bon nombre de nos produits les plus importants. Nous avons bénéficié des effets d'un remède partiel. Les prix du tarif spécial des montagnes ont été à notre demande réduits de moitié et cela prouve clairement que l'idée directrice appliquée dans la fixation de ce tarif des montagnes est erronée. Il faudrait abroger ce tarif dans son entier. Il existe aussi d'autres injustices, d'autres inégalités auxquelles le Gouvernement devrait remédier. Pour ma part, je verrais d'un mauvais œil que le Parlement se laissât guider par des considérations politiques en fixant les tarifs de transport soit pour la Colombie-Anglaise, soit pour toute autre partie du Dominion. Pour fixer des tarifs équitables, il faut s'en rapporter à l'avis et au jugement des experts compétents à régler le problème et ces experts se trouvent à la commission des chemins de fer, créée par le gouvernement de sir Wilfrid Laurier. Le Parlement commettrait une grave erreur s'il tentait de donner une solution au problème; les re-

présentants du peuple, du reste, pas plus que le Gouvernement ne devraient être en butte à l'influence politique qui vise uniquement à favoriser plus particulièrement la région où elle règne en maîtresse. Ce sera un désastre pour le pays si nous sommes appelés à faire face à une situation de cette nature.

M. KELLNER: N'est-ce pas la commission des chemins de fer qui a inauguré le tarif des montagnes dont l'honorable député se plaint? Et le président de la commission, à cette époque, n'était-il pas le représentant actuel de York-Ouest (sir Henry Drayton)?

M. LADNER: La commission n'a eu rien à faire avec ces tarifs. Si je me rappelle bien, le système fut inauguré sous l'ancien régime à l'époque où les tarifs étaient fixés par les compagnies de chemins de fer. Elles étaient d'avis que la construction des lignes de la section des montagnes coûtait plus cher. Et maintenant que nous sommes propriétaires du réseau national, nous trouvons que les rampes de la route des montagnes ne sont pas plus raides que celles de la section des Prairies. L'honorable député est dans l'erreur. Pour ce qui est du président de la commission, je suis convaincu que l'honorable député de York-Ouest a rempli ses fonctions avec le même jugement consciencieux et la même fermeté avec lesquels il accomplit ici son devoir de représentant du peuple.

M. KELLNER: L'honorable député est-il en mesure de dire sur quoi il appuie son assertion, que le président actuel de la commission des chemins de fer est un expert en matière de tarifs de transport? A-t-il quelque expérience de ce chef?

M. LADNER: Il ne m'appartient pas de me prononcer sur la compétence du personnel de la commission des chemins de fer. Il est préférable de nous en tenir à la discussion des principes et des programmes plutôt qu'aux aptitudes du personnel. Si le président de la commission n'est pas à la hauteur de sa tâche, c'est au Gouvernement de rectifier la situation. Personne d'autre n'a rien à y voir. Je doute fort que mon honorable ami ni aucun de ses collègues, chargés de la responsabilité ministérielle, confieraient au Parlement le règlement de cette question des tarifs de transport. Ils préféreraient, à mon sens, que ce problème compliqué fût réglé par quelque tribunal d'experts.

J'ose espérer que le Gouvernement fera connaître son attitude quelqu'un de ces jours, car la population de la Colombie-Anglaise attend avec patience et depuis longtemps que nos gouvernants exposent le programme exact qu'ils entendent suivre sur cette question. Sans contredit, le Gouvernement se trouve dans une situation difficile. Il est à la merci de ceux qui le dominent et la convention du pas du Nid-de-Corbeau est l'un des gros atouts que mes honorables amis du groupe progressiste voudraient bien conserver pour le rapporter dans les Prairies et en retirer quelques avantages politiques dans une élection. Je parle en toute sincérité lorsque j'exprime l'espoir que les honorables députés ayant à cœur l'intérêt du pays en général auront assez de largeur de vues et d'altruitisme pour laisse une question de cette matière en dehors du domaine de la politique active et la faire régler par la seule institution qui soit en mesure de le faire convenablement. Et ce n'est certes pas le Parlement.

Avant de reprendre mon siège, je désire appeler l'attention du Gouvernement sur le fait que le projet de modification de la loi des pensions n'a pas encore été déposé. Si le premier ministre était à son siège, j'aimerais à lui rappeler le discours provocateur qu'il a prononcé l'an dernier, le jour même de la prorogation des Chambres, alors que personne ne pouvait lui répondre, au sujet de ce qu'il allait faire du Sénat vu que celui-ci s'était si mal conduit à l'égard des soldats canadiens, tandis qu'en réalité, de propos délibéré, je crois, le Gouvernement a retardé le dépôt de ce projet, ne donnant pas le temps au Sénat de le discuter et de l'adopter. Cette session dure déjà depuis quelque temps. Nous nous sommes réunis le 5 février; deux mois et demi se sont écoulés, et le projet est encore entre les mains du ministre du Rétablissement civil des soldats (M. Béland). Il m'est venu, de même qu'à d'autres de mes collègues, sans doute, des lettres d'associations de vétérans de tout le Canada demandant ce qui va arriver et si le Sénat se propose de mettre obstacle à cette mesure législative. Mais le ministère s'abstient de la soumettre à la Chambre haute pour qu'elle l'étudie, lui imposant ainsi toute la responsabilité de sa conduite. J'espère que le Gouvernement montrera plus d'empressement que l'an dernier, et qu'il n'attendra pas le dernier jour de la session, pour blâmer ensuite tout le monde, excepté lui-même, du rejet de ce projet de loi.

A ce sujet, laissez-moi vous dire un mot d'une question qui, à ma connaissance, n'a pas été abordée à la Chambre mais occupera tôt ou tard l'attention du Parlement, à savoir les dispositions à prendre en faveur des anciens combattants qui, par suite des subtilités de la loi, ne peuvent bénéficier de la pension tout en ayant servi sous les drapeaux au détriment de leur santé. Le jour viendra où le pays et le Parlement devront songer à ces vétérans dans leur vieillesse. Il faudra voir

au sort de ces soldats incapables de se subvenir à eux-mêmes. Je répète ce soir ce que j'ai déjà dit, et j'espère que le Gouvernement présentera un projet de nature à donner justice à cette classe de nos concitoyens. Enfin, je souhaite que le ministère ne se contente pas des mesures législatives dont je viens de parler et qui intéressent les diverses provinces, mais qu'il manifeste moins d'incertitude dans sa conduite. J'espère qu'il n'y aura plus d'alliance entre le Gouvernement et les progressistes et qu'il n'aura plus pour eux une déférence exagérée, mais qu'il prendra l'initiative de mesures législatives propres à assurer la prospérité du pays.

M. CHEVRIER: Je ne tenterai pas de suivre mon honorable ami dans le labyrinthe des statistiques budgétaires à travers lequel il nous a promenés. Mon honorable et savant ami est un avocat distingué, bien qu'il ne soit pas bien difficile de jongler avec les chiffres comme il l'a fait. Cependant, je suis convaincu qu'en dépit de tous ses efforts il ne pourra se défendre d'en arriver aux mêmes conclusions que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb). Toutefois, connaissant mon collègue, comme je le connais, et le sachant aussi charmant compagnon, j'ai été surpris du pessimisme dont il a témoigné au sujet de notre pays. Il a déclaré que, depuis quelque temps, l'exode des Canadiens aux Etats-Unis n'a pas cessé. Je n'ai pas pris le temps de vérifier ses assertions en détails, mais je sais que le dernier rapport montre que 35,152 Canadiens sont revenus de la république américaine durant les huit mois qui ont pris fin le 30 novembre dernier. Il n'y a pas d'émigration constante des nôtres aux Etats-Unis. L'honorable député a dit que des sujets européens émigrent chez nos voisins en particulier parce qu'ils y sont attirés par les bonnes nouvelles de ce pays. Mais il est également vrai que certains de nos compatriotes sont alléchés par les mêmes nouvelles, bien qu'après avoir passé quelque mois là-bas ils jugent à propos de revenir chez nous, parce qu'après tout, ils constatent qu'il n'y a pas pour nous de pays comparable au Canada.

M. LADNER: Si trente-cinq mille Canadiens ont été rapatriés, l'honorable député veut-il nous dire combien s'étaient exilés?

M. CHEVRIER: Le mouvement s'accentue de plus en plus à notre avantage. Mon collègue ne niera pas que, depuis quelques mois, les Canadiens reviennent parmi nous en nombre considérable, et je sais personnellement qu'à Ottawa où il y avait peu d'artisans, il y a deux ans, on en voit plus aujourd'hui que l'on peut en employer. Il en revient

tous les jours. Je ne commenterai pas davantage les observations de mon honorable ami. Laissez-moi dire ici que je m'associe à tous les honorables préopinants dans l'expression des plus sincères félicitations au ministre intérimaire des Finances (M. Robb) sur le budget qu'il nous a présenté.

J'ai l'intention de souligner seulement un ou deux des détails plus importants du budget car j'abonde dans le sens du ministre sur toute la ligne, et il serait inutile d'y insister ou de répéter ce qui s'est déjà dit au cours du débat. Ce que le budget a de plus remarquable c'est qu'il révèle une amélioration sensible sur la situation de l'exercice précédent, le premier depuis bien longtemps où le Gouvernement du Canada ait bouclé son budget. Cette année, non contents de boucler notre budget, nous avons un excédent de $1,800,000. Lorsqu'il nous présenta le bilan le ministre intérimaire des Finances fit observer, à bon droit, que le public canadien avait là un sujet de légitime fierté; et je suis personnellement convaincu que la population canadienne, sans distinction de prédilections politiques, sera très heureuse d'apprendre que nous amendons, que nous stabilisons, l'état de nos finances. J'ai donc toute confiance que lorsque nous nous présenterons de nouveau au public ce dernier n'hésitera pas à confier encore la direction des affaires nationales à ceux qui en si peu de temps ont trouvé moyen d'améliorer à tel point la situation du Trésor.

Un autre fait remarquable ressort de cette multitude de chiffres; nonobstant une baisse de plus de 50 millions de dollars dans l'impôt, la dette nationale a été diminuée de 36 millions. Notre public a là certes de quoi être fier: les réductions de la dette nationale sont très, très rares.

Un autre détail important que je tiens à signaler c'est le succès éclatant qui couronne l'exploitation nationale de notre réseau ferroviaire. Le public canadien, j'en suis sûr, est orgueilleux des chemins de fer Nationaux et sait gré aux directeurs de leur excellente administration. Je ne suis pas un fervent de la nationalisation; seulement lorsqu'en présence de la situation des voies ferrées, le Gouvernement eut recours au régime de l'exploitation par l'Etat, je résolus pour ma part d'en faire l'essai loyale. Toutefois je ne suis pas encore convaincu des avantages de l'étatisation; mais nous n'avons épargné aucun effort pour mettre les chemins de fer Nationaux en bonne posture. Et en cela nous avons eu l'appui d'un excellent conseil d'administration. Donc, je suis persuadé que si nous continuons à accorder la même confiance aux chemins de fer nationaux; si nous maintenons les directeurs actuels, et si

l'administration du réseau est toujours aussi éclairée qu'elle l'a été jusqu'ici, les chemins de fer seront bientôt en mesure de réaliser des bénéfices sur les recettes de l'exploitation et ne s'adresseront plus au Trésor.

J'aborde maintenant une question d'intérêt plus local: le budget s'y prête à plus d'un endroit. Je n'en aurais pas parlé, seulement nombre d'honorables préopinants ont fait mention de la commission du service civil. Je n'en parlerai pas longuement, car mes opinions à ce sujet sont bien connues: je les ai exprimées à mainte occasion. On les trouve en particulier dans le rapport du comité d'enquête de 1923. Ce rapport compte 1,150 pages, et malheureusement je crois pouvoir m'attribuer personnellement la moitié du volume. J'exposai là quelle était, à mes yeux, la véritable situation. J'affirme que la commission du service civil essaie de mettre en vigueur une loi impossible. Je crois que les auteurs de cette loi ne purent prévoir les conséquences du régime qu'elle devait inaugurer. Je ne conçois pas que quiconque, tant soit peu renseigné sur les principes élémentaires du bon fonctionnement, cherchant à assurer l'avancement par ordre de mérite, toujours et pour tout le monde, et cela aux moindre frais possible, ait eu l'idée de faire insérer dans les Statuts une loi pareille.

Bien des aspects sont à noter chez elle. Ses dispositions sont pour ainsi dire de fer; elles sont d'une rigidité absolue. Elle enlève aux sous-ministres une large part de leur autorité; ils se trouvent en quelque sorte les mains liées. Je n'impute aucun blâme à ceux qui s'efforcent maintenant d'appliquer la loi; mais je blâme décidément ceux qui l'ont fait inscrire dans nos Statuts; je blâme décidément ceux qui, chaque fois qu'on tente en toute sincérité de modifier la loi, de la perfectionner, suscitent de l'opposition à tout changement, opposition motivée par des considérations d'ordre purement politique; je blâme décidément ceux qui poussés par une sensiblerie inconsidérée, maintenant que la loi du service civil est sacro-sainte, qu'il n'y faut point toucher, même pour la rendre meilleure. Aussitôt qu'on parle de modifier la loi, ces gens s'écrient: "Tu n'y toucheras point". C'est un peu comme le tombeau du pharaon Toutankamon: quiconque y porte une main sacrilège est frappé de mort. Et bien souvent la loi du service civil a été une espèce de tombeau de Toutankamon, pour ce qui regarde les aspirations d'un bon nombre de fonctionnaires.

On peut étudier la commission du personnel d'un autre point de vue, du point de vue de la revision des traitements qui se fait actuellement. Je dis que 98 p. 100 des fonctionnaires de l'Etat gagnent intégralement ce qu'on leur donne tout comme les employés de n'importe quelle grande maison commerciale. J'affirme, sans crainte d'être contredit, car je suis renseigné, que le service ne manque pas d'ouvrage, ni n'est encombré d'employés, mais j'affirme aussi sans crainte que les fonctionnaires sont insuffisamment rétribués. Je sais que certains de mes collègues ne s'accorderont pas avec moi là-dessus, mais s'ils avaient habité Ottawa pendant toute leur vie, s'ils avaient eux-mêmes fait partie du service administratif comme moi, qu'ils eussent eu des parents et des amis dans le service et qu'ils eussent ressenti ce que les fonctionnaires ressentent aujourd'hui et ce que j'ai ressenti moi-même à cette époque, ils ne diraient pas de mal des employés de l'Etat. Il faut une fois pour toutes régler la question du relèvement des appointements et on ne peut y arriver que si ceux qui sont chargés d'administrer la chose publique l'étudient sincèrement et sans parti pris. Lorsqu'on aura donné à la Commission du service civil et au service même l'attention qu'ils méritent, alors ces attaques inconsidérées cesseront et l'on ne raillera plus. On dira alors ce que les plus éminents hommes d'Etat d'Angleterre disent de leur service administratif. Or, le service administratif d'Angleterre n'est ni pire, ni meilleur que celui du Canada. Les fonctionnaires anglais travaillent pour leur pays, tout comme les nôtres travaillent consciencieusement pour le Canada. Les hommes politiques d'Angleterre traitent leurs fonctionnaires avec les égards qui leur sont dus et les fonctionnaires canadiens ont droit à la même considération. Or, que disent les gouvernants d'Angleterre? Voici ce que je trouve dans l'*Ottawa Journal* du 2 avril 1925:

Le dîner annuel des fonctionnaires de l'administration anglaise a eu lieu dernièrement à Londres et a été comme d'habitude un brillant événement. La famille royale et les personnages les plus illustres du royaume l'honoraient de leur présence. Parmi les nombreux hôtes distingués se trouvaient le prince de Galles, le premier ministre, le président de la Chambre des Communes, le chancelier de l'Echiquier, le ministre des Affaires étrangères, le lord juge en chef, le chef de l'état-major général et d'autres.

Le prince de Galles a fait les éloges de l'administration anglaise, puis il a dit ceci:

"Il est difficile, sinon impossible, d'exprimer par des mots tout ce que la nation doit à ses fonctionnaires de génération en génération qui, sous tous les gouvernements qui se succèdent, n'ont jamais manqué de s'acquitter fidèlement et efficacement de leurs fonctions."

Quelle différence y a-t-il entre leur conduite et celle de nos propres fonctionnaires?

En proposant la santé du "service administratif de Sa Majesté" le premier ministre, M. Baldwin, après avoir fait allusion à la vie éphémère des gouvernements et au caractère permanent de l'administration, s'est exprimé en ces termes:

"C'est un grand plaisir pour moi d'assister une fois de plus à votre dîner et d'avoir l'avantage de rendre hommage à l'administration anglaise, la plus parfaite du genre dans le monde entier".

S'il avait connu l'administration canadienne, il aurait dit: une des deux plus parfaites du monde.

M. Winston Churchill, chancelier de l'Echiquier, a fait la remarque suivante: " Le service administratif anglais, dans l'ensemble et entre beaucoup d'autres, est le rempart le plus solide et le plus résistant de la force et de l'intégrité du peuple anglais ".

S'adressant aux fonctionnaires, M. Austen Charberlain, secrétaire pour les affaires étrangères, a dit: " Nous restons éternellement vos reconnaissants obligés ".

Et le *Journal* ajoute:

Voilà l'attitude des hommes d'Etat d'Angleterre à l'égard de leur service administratif. Il n'en est pas de même des hommes politiques canadiens à l'égard de notre propre service qui est constamment attaqué.

Il y a une autre défectuosité importante dans la loi du service civil, dans ce sens que la Commission du service civil, pour effectuer cette revision des appointements se fait conseiller par ses propres fonctionnaires dont 95 p. 100 n'ont pas d'expérience pratique en matière d'administration, la plupart ayant été engagés sans posséder préalablement la connaissance pratique de la besogne administrative. Tout ce qu'ils savent, ils l'ont appris depuis qu'ils sont au service de la commission. Ce sont eux qu'on charge de la réorganisation, des recommandations et de juger de l'exactitude des rapports. Ils déterminent les aptitudes d'hommes et de femmes, surtout d'hommes, qui font partie de l'administration depuis trente ou trente-cinq ans, tandis qu'eux-mêmes n'y sont que depuis 1919. Certes, il est vrai que les sous-ministres agissent aussi au nom des fonctionnaires et du Gouvernement. Mais la responsabilité est partagée et c'est ce qui constitue, d'après moi, cette défectuosité que les fonctionnaires ne sont pas représentés dans les délibérations qui les concernent le plus. J'ai préconisé la modification de la loi — on le verra dans le rapport — pour corriger cette défectuosité, mais je sais que mes honorables collègues des deux parties d'en face voteraient contre cet amendement si je le proposais. Je prétends que dans toutes ces délibérations, les fonctionnaires devraient être représentés. J'ai suggéré d'adopter quelque chose dans le genre des conseils Whitley. Quand j'étais à Londres, j'ai eu un long entretien avec le président de la Chambre des communes, l'honorable M. Whitley, qui a créé ces conseils et je corresponds encore avec lui. Le principal vice de notre système c'est que dans ces délibérations tout est préparé d'avance et les fonctionnaires, c'est-à-dire les principaux intéressés, ne sont jamais consultés. Certains députés peuvent exprimer l'opinion qu'il est difficile de plaire à tous dans un service aussi considérable. Allons donc, si, disons, soixante mille employés faisant partie d'une grande exploitation industrielle n'étaient jamais consultés par leur patron, il régnerait beaucoup moins d'harmonie, beaucoup plus de désaccord qu'il n'en existe actuellement dans les rangs du service civil.

Cette question de la révision des traitements est épineuse. Je l'ai attentivement étudiée. J'ignore ce que seront les propositions de la commission du service civil. Elle peut avoir présenté ou n'avoir pas soumis de propositions au Conseil, je l'ignore, mais j'ai mes idées à ce sujet et je vais les exposer pour ce qu'elles valent. J'ai interrogé un grand nombre de fonctionnaires, j'ai eu des conférences avec les chefs des organisations; j'ai étudié tous les témoignages et j'ai tiré mes propres conclusions. En agissant ainsi, je n'ai pas perdu de vue le principe du traitement égal pour un travail égal. Je n'ai pas oublié quel est le statut des employés mariés ou, en d'autres termes, de ceux qui ont droit à une gratification de chef de famille. Mais je suis d'avis qu'il ne doit exister aucune préférence; les traitements devraient être augmentés pour tous. Cependant je constate qu'il en coûterait une somme considérable pour établir ce que je juge une échelle de traitements équitable et j'ai été obligé de la réduire. Naturellement, mes remarques ne peuvent nullement influencer la commission du service civil, mais, je les crois fondées. A mon sens on ne devrait pas débuter dans le service à moins de $900 par an. La catégorie suivante serait de $900 à $1,200, la troisième de $1,200 à $1,500, la suivante de $1,500 à $1,860 et la suivante encore de $1,860 à $2,400—en enlevant la gratification. Dans ce cas, chacun recevrait, non pas ce que je crois une compensation complète du travail accompli, mais en tous les cas quelque chose qui serait en proportion avec la loyauté des services rendus.

Il est un troisième point que je désire traiter et je vais emprunter à un des mémoires qui m'ont été soumis sur cette question. Parlant de la loi des retraites, il dit:

Bien que reconnue comme mesure très généreuse, accordant comme elle le fait une allocation susceptible de bien entretenir l'employé civil retraité et aussi une allocation plus ou moins généreuse pour ceux qu'il fait vivre, elle peut encore s'améliorer.

Il est difficile de supposer qu'on puisse, du premier coup, établir une loi qui traiterait avec équité de tous les divers cas compliqués qui existent dans le service et il est raisonnable de compter que le Gouvernement est préparé à recevoir des requêtes pour apporter des modifications à la loi.

Et c'est sur cette entente, l'an dernier, que j'ai accordé tant d'étude et d'attention à la loi. Je n'examinerai pas à fond les améliorations suggérées, mais ne traiterai que de quelques-unes. L'âge de la retraite, par exemple, constitue un détail important; les autorités sont d'accord pour fixer à soixante-cinq

ans l'âge de la pension et la mise à la retraite pourrait être demandée par tout employé âgé de plus de soixante ans. La loi actuelle place l'âge de la pension à soixante-quinze ans, ce qui ferme la voie à toute promotion pour un grand nombre de fonctionnaires. Mais, l'an dernier, on a ajouté au projet de loi un amendement odieux,—j'emploie ce terme sans manquer de respect,—et cet amendement constitue un changement radical dans la loi. La Chambre a adopté la loi sans amendement, mais le Sénat y a ajouté cette disposition du 4 p. 100 applicable aux arrérages dans les déductions. Avec la permission de la Chambre je vais lire une lettre qui ressemble à beaucoup d'autres, mais résume bien la question. Je cite:

Dans les conditions actuelles, nous avons le choix entre renoncer à la moitié de nos années de service, et payer les arrérages accumulés de la déduction de 5 p. 100 plus 4 p. 100 d'intérêt simple sur ces arrérages. Cet abandon des années de services où la déduction n'a pas été appliquée réduit considérablement nos chances finales de toucher une pension entière, sauf si l'employé est assez heureux pour pouvoir terminer les trente-cinq ans de service requis pour avoir droit à la pension complète, soit 70 p. 100 de son traitement.

Je crois sincèrement que lorsque cet amendement a été présenté, personne de ceux qui ont pris part au débat n'avait la moindre idée des difficultés que cela allait créer, des maux que cela devait provoquer, de l'affaiblissement que cela causerait à une loi dont le but est d'accorder une retraite à ceux qui en ont atteint l'âge. Je continue à citer la même lettre:

Cependant, quand un employé a atteint l'âge de soixante ans, cela est impossible parce que l'âge de la pensoin est fixé à soixante-cinq ans et à soixante-dix dans des cas exceptionnels.

Voici maintenant le cas. Ce fonctionnaire dit:

Quant à moi, j'ai donné quarante ans de service et pendant les trente-cinq premières années, je n'ai payé aucune déduction de 5 p. 100—on ne me le permettait pas; mais depuis cinq ans, je laisse 5 p. 100 de mon traitement. Les déductions accumulées et l'intérêt de cette somme forment, dans mon cas, un total de $6,000, que je ne puis songer à payer et, par conséquent je dois me soumettre à renoncer à la moitié de mes années de service. Cela fait, ainsi que susdit, trente-cinq ans, de sorte que je devrais renoncer à dix-sept ans et demi de service, et n'en compter que la moitié, puis les cinq années durant lesquelles j'ai contribué. Après quarante-cinq années de service, ma pension ne serait donc basé que sur vingt-deux et demie, et je devrais escompter l'avenir pour tâcher de m'assurer une aussi bonne pension que possible. Or comme j'ai déjà soixante et un ans, il me paraît pour ainsi dire impossible de fournir encore douze ans et demi de service, car même si j'étais en état de le faire, j'en serais empêché par la limite d'âge fixée à soixante-dix ans.

Sir EUGENE FISET: Ce fonctionnaire n'avait- il pas le choix de la loi Calder?

M. CHEVRIER: Oui, mais comme le sait très bien mon distingué collègue, cette loi ne lui donnait pas autant d'avantages. Il eût pu se prévaloir de la loi Calder, qui était généreuse, mais n'assurait pas de pension.

Sir EUGENE FISET: A sa famille, vous voulez dire?

M. CHEVRIER: Oui. Par pension, j'entends tout ce qui en découle. La loi Calder ne donnait pas de pension au retraité, tandis que la loi de pension lui assure un versement mensuel durant sa vie et après sa mort la moitié de ce versement à sa femme. La loi Calder ne lui donnait qu'une somme ronde.

Sir EUGENE FISET: Oh, non.

M. CHEVRIER: Pardon, je fais erreur: la loi Calder proportionnait la somme à la durée des services.

Sir EUGENE FISET: La seule différence entre les deux, c'est que la loi Calder n'accordait rien à la famille.

M. CHEVRIER: Nous sommes d'accord sur ce point. Mais la loi de pension tient compte de la famille, ce qui est un avantage sérieux et, c'est la raison pour laquelle nous avons tant insisté pour remplacer la loi Calder; nous voulions une loi qui assurât quelque chose à la famille, disposition qui n'existait pas dans la loi Calder.

Sir EUGENE FISET: Puis-je demander à mon honorable ami ce que représente ce 4 p. 100 pour celui qui prend sa retraite non pas dans les circonstances extraordinaires relatées par l'honorable député, mais après quarante ans de service à peu près?

M. CHEVRIER: Cela ne s'applique pas à la loi Calder. Aucun, du moins très peu de fonctionnaires se prévalent de la loi Calder quand ils peuvent bénéficier de la loi de pension, mais ils seront obligés d'y recourir s'il leur faut payer des sommes aussi exorbitantes pour y avoir droit.

M .CALDWELL: N'est-il pas vrai que la loi Calder a été abrogée?

M. CHEVRIER: Je crois que l'on peut choisir entre les deux jusqu'au 19 juillet.

M. CALDWELL: Je croyais que la loi Calder expirait en novembre dernier.

M. CHEVRIER: Je suis sur le point de proposer qu'elle soit prorogée.

M. CALDWELL: Nous allons voir à ce que vous ne réussissiez pas.

M. CHEVRIER: Je regrette infiniment que mon honorable ami anticipe ainsi. Etant donné mon peu de succès chaque fois que j'ai proposé des modifications à la loi dans le passé, si j'avais voulu laisser percer mes sentiments,

j'eusse probablement dit que la tombe du roi Toutankamon attendait ma proposition tendant à la proroger.

M. MILLAR: La pension est-elle discontinuée lorsqu'un fonctionnaire qui a pris sa retraite trouve un emploi lucratif?

M. CHEVRIER: Il ne peut pas rentrer dans le service.

M. MILLAR: Ailleurs.

M. CHEVRIER: Oh, oui, il peut se chercher un emploi ailleurs. Il est édicté qu'après trente-cinq ans de service il a droit à sa pleine pension et que, entre dix et trente-cinq ans de service, il a le droit de prendre sa retraite pour raison de santé, ou autres mentionnées dans la loi. C'est là la convention entre le fonctionnaire et le Gouvernement et, une fois les conditions remplies par les deux parties, le fonctionnaire est libre de faire comme il l'entend. Il peut chercher à accroître son revenu, sans que sa pension en souffre, et je crois que cela n'est que juste.

M. MILLAR: Même s'il se retire pour raison de santé?

M. CHEVRIER: J'ignore s'il serait assez bien pour travailler. Il écrirait peut-être un livre, deviendrait auteur, ou membre du Parlement et il n'y a pas de mal à cela. Il a servi son pays et, après un certain nombre d'années de service, il a droit à sa pension. Nous ne sommes pas les maîtres de demain. Un homme peut être malade aujourd'hui et incapable de remplir son emploi, et être mieux demain. Je ne vois donc rien à reprendre dans cette disposition de la loi.

Je vais mentionner simplement un autre point—je ne le discuterai pas— il s'agit des contribuants célibataires surtout, mais aussi de tous les employés en général. Je suggérerais que les contributions fussent remboursables sans intérêt au contribuant, à ceux dont il a la charge ou à sa succession, sans restriction, au moment où il quitte le service. Cette loi de retraite a été adoptée dans un but, celui d'éliminer ceux qui avaient atteint un certain âge et n'étaient plus en mesure de donner la pleine valeur, en travail, de la rémunération qu'ils recevaient. Mais pour arriver à cette fin, il ne faut pas multiplier les difficultés au point que les employés refusent de tirer avantage de la mesure. D'un autre côté, si nous voyons à leur mise à la retraite à des conditions si sévères que les gens n'osent entrer dans le service, sachant qu'il va leur en coûter trop cher, le service sera le premier à en souffrir, car la loi ne fonctionnera pas. Dans nombre de cas, si cette disposition reste en vigueur, des gens qui seraient disposés à faire du service civil leur carrière, n'oseront le faire et diront: Si je reste dans le service pendant neuf ans et en sors pour une raison ou pour une autre, je perds tout l'argent que j'ai contribué.

Maintenant, pour en venir à la bienveillante interruption de mon honorable ami qui a demandé si la loi était en vigueur...

M. SHAW: Avant de passer à ce point, mon honorable ami me permettra-t-il une question? Si j'ai bien compris, il a dit que dans une conversation avec l'honorable M. Whitley il a discuté le fonctionnement des conseils Whitley en Angleterre, mais je n'ai pu voir, d'après ce qu'a fait l'honorable M. Whitley, si ce dernier est ou non satisfait de l'application de ce régime de conseils au personnel administratif.

M. CHEVRIER: En Angleterre, je n'avais aucune mission officielle et j'ai discuté cette question avec l'honorable M. Whitley à titre de simple particulier. Il ne semblait prévoir aucune difficulté dans l'application de ce système de conseils ou probablement d'un système un peu différent; il semblait croire la chose possible, bien que, probablement, sous une autre forme que celle des conseils Whitley, comme on les a en Angleterre dans le monde commercial.

M. SHAW: Ces conseils existent déjà en ce qui regarde le service civil, n'est-ce pas?

M. CHEVRIER: Oui, mais, naturellement, l'honorable M. Whitley avec toute sa bienveillance, n'allait pas dire: Sans doute, vous pouvez appliquer ce système à votre service au Canada; mais j'ai conclu de ses remarques, qu'il ne voyait rien à l'encontre de ce système. Considérant l'application actuelle de cette nouvelle loi de retraite et les difficultés qu'elle soulève, je crois que le Gouvernement agirait sagement s'il prolongeait au delà du 19 juillet prochain le délai accordé aux employés civils pour se placer sous le régime de la nouvelle loi. Cependant, si le Gouvernement promettait d'étudier au cours de la session actuelle certaines des suggestions que j'ai faites, il ne serait probablement pas nécessaire de prolonger le délai, et un plus grand nombre d'employés civils choisiraient le régime de la loi de pension.

Monsieur l'Orateur, j'ai fait quelques remarques sur le budget; j'ai parlé de certaines questions qui intéressent fortement mes commettants. Me sera-t-il maintenant permis de dire quelques mots seulement sur ce que l'honorable représentant de New-Westminster (M. McQuarrie) a, l'autre soir, qualifié de grand privilège, notre visite dans l'Afrique du Sud. Je ne serai pas aussi long, non pas que je n'en

eusse pas autant à dire, mais parce qu'il a fait un compte rendu très exact et très intéressant de tout ce qui s'est passé. Je désire me placer à un point de vue différent, et je ne me propose pas de remonter les méandres du Zambèse et de m'enfoncer à sa suite dans l'intérieur du pays. A ce sujet, je dirai un mot ou deux de l'Association parlementaire de l'Empire, dont nous étions les hôtes au cours de ce merveilleux voyage. Je tire ceci de l'un des rapports de l'huissier de la Verge noire qui, on le sait, est le secrétaire de l'Association parlementaire de l'Empire. Permettez-moi de dire qu'il existe une vaste différence entre l'Union interparlementaire et l'Association parlementaire de l'Empire. Je parle en ce moment de cette dernière:

L'organisation ne reconnaît aucun parti politique.

Elle compte un groupe dans chaque parlement de l'empire dans le but de voir à l'introduction et à l'accommodement dans chacun des pays autonomes de l'empire des membres en visite de ces autres pays, et aussi de voir à leur transport, à leur donner des renseignements spéciaux, les privilèges parlementaires, à leur ménager des entrevues avec les membres du Parlement pour la discussion de questions d'intérêt commun, et les moyens généraux qui permettraient aux membres des parlements d'établir des rapports constants en visitant d'autres parties de l'empire avec un minimum de dépenses, et aussi d'obtenir le maximum de renseignements utiles qu'ils désireraient recueillir pendant leurs heures de loisir.

Ce voyage avait été organisé par la section sud-africaine de l'Association parlementaire de l'empire. Je vais dire quelques mots touchant notre arrivée à Durban. L'honorable sénateur Boyer, qui représente la division de Vaudreuil ou Soulanges au Sénat, a prononcé un discours à Durban et a présenté à la ville de Durban une photographie du monument érigé à Montréal de sir Benjamin Durban, fondateur de Durban, qui mourut à Montréal. L'Afrique du sud est un merveilleux pays. Mon intention n'est pas de refaire l'itinéraire du voyage, car cela a été si bien accompli par l'honorable député de New Westminster, l'autre soir. Cependant je ne puis résister à la tentation de vous parler un peu des choses qui m'ont le plus frappé.

Quant on pense au Sud-africain, on ne peut oublier le charme du Karoo ou la majestueuse grandeur de Drakensberg, en même temps que la ravissante beauté de la vallée des Mille-Collines; je ne tenterai pas de décrire la fascination qu'exerce la vue du Kalahari, la tranquille placidité du Zambèze coulant si calme au milieu d'une végétation exubérante, pas plus que l'imposant et majestueux spectacle des chutes Victoria. Je ne veux pas davantage tenter de vous exprimer le charme mystérieux d'une nuit dans le veldt, sous un incomparable ciel constellé d'étoiles, avec cette brise éternelle qui caresse le veldt; ce parfum inoubliable et particulier du gazon séché, brûlé par le soleil et buvant la rosée sous les rayons argentés de la lune, spectacle qu'à mon grand regret je n'ai jamais vu au Canada. Je ne veux pas non plus tenter une description de la surprenante variété de fleurs qui éclosent par myriades une journée après la pluie bienfaisante; et personne ne saurait redire la variété exquise et la beauté des milliers d'oiseaux qui peuplent les forêts de Knysnie, de la Rhodésie méridionale et des autres régions de cette terre enchanteresse. On peut chérir des souvenirs comme celui-là, mais on ne saurait en donner une description.

Néanmoins, ce qui m'a le plus frappé, c'est la fermeté du peuple sud-agricain. L'Afrique du Sud n'est pas un pays où la colonisation est facile et ceux qui s'y sont fixés ont payé cher leur hardiesse, mais quand ils ont réussi, la récompense que leur donne ce pays en vaut la peine. Je dois, je pense, une dette de reconnaissance aux Canadiens qui se sont fixés en Afrique du sud et dont on n'a pas encore parlé. A Prétoria, j'ai fait la connaissance de M. Pearson, employé durant douze ans à l'Hôtel des Monnaies, à Ottawa, et actuellement sous-directeur de la Monnaie à Prétoria. A Salisbury, nous avons rencontré M. Cleveland et son épouse, établis en Afrique du Sud depuis une trentaine d'années. M. Cleveland vient de la Colombie-Anglaise et sa femme est originaire des Provinces maritimes. Ils sont propriétaires d'immences terres comprenant quatorze grandes fermes. Chose curieuse, son fils était à l'emploi du Gouvernement, à la commission des pensions, et il pratique actuellement la médecine à Vancouver. J'ai aussi connu sir Charles Coghlin, aujourd'hui premier ministre de la Rhodésie méridionale. Il nous a dit combien il avait été heureux de rencontrer la députation canadienne et en particulier ceux qu'il connaissait bien, comme l'honorable président actuel de la Chambre et d'honorables députés. Il nous a donné d'intéressants détails sur cet événement remarquable de 1910: l'inauguration de l'Union sud-africaine, alors que le distingué président de la Chambre prononça un merveilleux discours. J'ai rencontré là-bas une foule de gens qui se souviennent de ce jour mémorable. A Rustenberg, nous avons aussi vu le général Smuts qui a passé toute une journée et une soirée avec nous, dans le train. Au musée géologique de Prétoria, il m'a fait plaisir de trouver une foule d'échantillons de minerais canadiens et en particulier, un magnifique échantillon de mica provenant des mines Wallingford, situées à Perkins-Mills, à quelques milles d'ici, dans la vallée de la Gatineau.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons passé soixante-trois jours sur le sol sud-agricain. Les délégués des Iles Britanniques, ceux de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, du Canada et les délégués de l'Afrique du Sud vivaient ensemble dans une charmante intimité, soit dans les trains, soit dans les hôtels, mais, dans les grands centres en particulier, ils se trouvaient plus près du peuple sud-africain. Nous avons été en relations intimes avec les délégués et le peuple de l'Afrique du Sud et nous avons partagé leur vie de famille, couchant sous leur toit, mangeant à leur table, ayant avec eux de nombreuses conférences et discutant les nombreux problèmes que le Gouvernement de l'Afrique du Sud doit envisager et résoudre. De cette manière, nous avons réellement compris leur manière de penser, nous avons saisi leurs idéals, leurs ambitions et leurs désirs. Nous avons eu un contact étroit avec leurs problèmes et leurs difficultés et nous avons mieux apprécié la lutte qu'ils soutiennent pour l'avancement et le progrès de leur patrie, mais par-dessus tout, nous avons été mieux à même de goûter leur bonté, leur sympathie et la généreuse hospitalité de leur peuple. Nous avons appris à les apprécier, à les estimer et à les aimer. Nous avons trouvé en eux des sujets britanniques imbus des mêmes principes et des mêmes aspirations que nous. Nous n'avons pas vécu seulement sous le toit de gens d'origine britannique, mais en plusieurs circonstances on nous logea chez des Hollandais originaires de l'Afrique du Sud; nous les avons vus rivaliser d'hospitalité généreuse et de bienveillance; nous avons appris également à les apprécier et à les aimer, car nous avons vu qu'ils étaient sincères et loyaux. Nous avons vu que le seul désir et la seule ambition de ces gens sont maintenant d'agrandir leur patrimoine et d'oublier les luttes et les dissensions du passé. Nous avons pu étudier de très près les problèmes et les difficultés que doivent résoudre ces frères de sang britannique de cette partie du monde, surtout la question des Noirs; et si nous pouvons les aider de quelque façon, quand ils auront trouvé la solution—car il leur incombe de trouver cette solution—je crois que c'est l'un de nos devoirs de leur prêter notre concours.

Les habitants de l'Afrique du Sud sont divisés en partis politiques, mais ils travaillent tous dans le même sens et je n'ajoute guère foi aux rapports qu'on nous fait à leur sujet. Ils se divisent entre le parti nationaliste, le parti travailliste et le parti sud-africain. Souvent ces trois groupes sont représentés dans la même famille; néanmoins, tous travaillent dans la plus grande harmonie. A titre d'exemple, je cite le cas du vénérable et hautement estimé sénateur Reitz, qui fit partie d'un "commando" pendant la guerre de 1900 et est aujourd'hui le plus loyal soutien de la couronne britannique. Il est nationaliste; son fils, le colonel Reitz, se battit contre les Anglais pendant la guerre des Boers. Il fut membre du gouvernement Smuts, ministre dans son cabinet; il se couvrit de gloire pendant la Grande guerre, et, en France, il s'éleva au grade de colonel. Il représentait le parti sud-africain, et l'exprésident Reitz, qui a eu dix fils et une fille, compte dans sa famille des nationalistes, des membres du groupe sud-africain et des membres du parti travailliste; néanmoins, tous vivent dans la plus complète union. Je ne désespère donc pas de l'avenir de l'Afrique du Sud, quand j'entends dire qu'elle pourrait se séparer de l'empire. J'affirme que l'on doit permettre à l'Union sud-africaine, tout autant qu'au Canada, d'accomplir sa destinée de la manière qu'elle croit devoir le faire; pourvu que, comme à l'égard du Canada, dès que l'administration de ses affaires menace d'entraver le bon fonctionnement de l'administration de l'empire, on ait soin d'appliquer les freins. Mais tant que l'Afrique du Sud sera résolue de travailler à son salut comme elle le fait, je crois qu'on doit lui permettre d'agir à sa guise. Je crois que les programmes politiques qui vont de pair avec ce progrès doivent être conçus, rédigés, énoncés de telle sorte qu'ils assurent toujours à chacune des parties qui composent le tout la liberté entière d'action dans son domaine propre; mais, en même temps, qu'ils lient ensemble les diverses parties de l'empire sous la protection du drapeau britannique. L'on peut tirer une leçon de ce voyage en Afrique du Sud, et je désapprouve les paroles de ceux qui prétendent que l'Afrique du Sud pourrait se séparer de la couronne britannique. Je ne puis admettre cette idée. L'esprit de Cecil Rhodes est toujours vivant en Afrique du Sud, ses œuvres n'ont pas été touchées par le temps; il y a un an, la Rhodésie méridionale célébrait le premier anniversaire de l'inauguration du gouvernement responsable en cette colonie; les dernières paroles de Botha résonnent encore aux oreilles des habitants de l'Afrique du Sud; ils entendent présentement les paroles de Smuts et enfin, ils ont Hertzog, qui est un homme remarquable; si je tiens compte de tous ces faits, dis-je, je ne puis croire que l'Afrique du Sud soit à la veille de se séparer de l'empire.

Je veux rappeler certaines paroles prononcées par le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) dans son exposé budgétaire, ce qui me conduira à un autre ordre d'idées:

Nous, Canadiens, nous nous acheminons vers l'état de grande nation que nous atteindrons dans un avenir peu

éloigné. Nous sommes dans la période de croissance. Nous devons pratiquer l'économie, mais nous devons aussi assurer le développement de notre pays et de nos facilités de transport de façon à répondre à nos besoins grandissants.

Ces paroles comportent le sentiment d'une grande responsabilité. Je partage absolument l'avis qui y est exprimé et, depuis de nombreuses années, j'ai été de cette opinion. Mais on peut se demander à quelle étape nous sommes du développement de notre pays. D'aucuns se plaisent à dire que nous avons atteint l'état de nation faite; d'autres disent que nous sommes à la période de croissance et que nous devons, en conséquence, accepter tous les devoirs, les obligations et les responsabilités qui accompagnent cette étape du développement national où nous sommes arrivés. Dans ce but et, d'accord avec ces besoins, je suis de ceux qui croient qu'aucun sacrifice pécuniaire, qu'aucun sacrifice au point de vue des dépenses, n'est trop grand à cet égard. Je crois que le peuple du Canada ne cherche pas à éviter la dépense d'aucune somme déboursée dans le but de maintenir notre statut comme nation. D'aucuns prétendent que le Canada n'est pas encore une nation. Moi, je maintiens que nous ne sommes plus dans les langes, que nous avons même passé l'adolescence et que nous avançons vers l'âge adulte. Donc, si on me permet un ton moins grave, le Canada doit aujourd'hui choisir les vêtements qui conviennent à son âge. A ce propos disons que notre patrie canadienne ferait très bien de suivre la mode du jour et porter un vêtement assez ample pour être modeste sans cependant trop dérober à la vue. On nous a fait une réception royale au Sud-Africain; et je trouverais inconvenant et désagréable de chercher à découvrir ce que cette réception a coûté au Sud-Africain. J'entends que lorsqu'on est reçu par un hôte qui n'épargne rien pour assurer le confort du visiteur, ce dernier se dit plus tard qu'il aimerait bien rendre la pareille à l'aimable hôte; mais il est plutôt difficile de s'asseoir, un crayon à la main, pour supputer ce que cette réception a bien pu coûter à l'hôte. Je n'oserais en parler n'était-ce que quelques membres ici semblent croire que le Gouvernement a fait de la prodigalité à certaine occasion, par exemple lors de la visite des délégués canadiens à Wembley. J'en parle à mon aise car le voyage en Afrique du Sud n'a pas coûté un sou au Canada. Donc quand nous voterons les crédits j'aurai la conscience tranquille. Mais ce voyage, qu'a-t-il coûté à l'Afrique du Sud? Nous étions les invités de la succursale sud-africaine de l'Association parlementaire de l'empire. Aussitôt débarqués sur le territoire sud-africain le gouvernement du pays, qui exploite ses propres voies ferrées, nous prit sous ses soins directs; et pendant les soixante-trois jours que nous y passâmes, nous eûmes toujours un convoi privé à notre disposition. Je n'ai pas de chiffres officiels; je n'en ai pas demandé; mais à la suite d'un calcul bien simple certains membres de la délégation sont arrivés à la conclusion que rien que ce service de chemin de fer a coûté au bas mot 1,400 livres sterling par délégué, donc, autour de $240,000 rien que pour le convoi. Ajoutons à cela toutes les dépenses occasionnées par les diverses réceptions et ce que les citoyens eux-mêmes ont dû débourser pendant notre séjour et nous voyons que le total a dû atteindre au moins $340,000 ou $350,000. Je n'oserais prendre sur moi d'inviter un seul de mes collègues de là-bas de venir nous voir au Canada, quand je trouve qu'après avoir fait un placement profitable de deux millions de dollars à Wembley nous accordons de mauvaise grâce un crédit de $4,000 pour permettre à quatre délégués, membres du Parlement, d'aller y constater sur place le succès qui a couronné nos efforts, d'entrer en contact plus intime avec l'empire, de se renseigner là-bas et de revenir nous faire part de ce qui se passe à Wembley.

L'exposition de Wembley! J'ai entendu parler de l'exposition de Wembley à Durban, à Johannesburg et à Capetown par des gens qui l'avaient visitée. J'en ai entendu parler à Paris et à Londres, et partout, tout le monde était d'avis que le Canada y avait bel et bien fait merveille. Il faut reconnaître, et là-bas on reconnaît, le très grand mérite des Canadiens qui ont conçu ces magnifiques édifices et la disposition merveilleuse des étalages. On n'en a entendu que des louanges dans toute l'Angleterre et dans toute la France et je suis persuadé qu'avant longtemps nous verrons de façon tangible au Canada les fruits de cette exposition. Pour moi il est vraiment déplorable qu'en Canada, appelons-le par son nom l'esprit de parti, l'étroitesse envenimée caractérise à un si haut degré notre vie politique et ravalent d'autant le niveau d'une vie qui, autrement conserverait quelque attrait.

On me laisse entendre qu'une coutume établie fait lever la séance de la Chambre à dix heures la veille de cet événement merveilleux qu'est le banquet annuel des courriéristes parlementaires, qui a toujours lieu un samedi soir. J'ai à formuler certaines observations qui diffèrent de celles qui précèdent et si j'ai bien compris qu'on a l'intention de lever la séance à dix heures je propose le renvoi de la suite du débat.

(Cette motion est adoptée.)

La séance est levée à dix heures du soir.

LUNDI, 27 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

ADOPTION D'UN RAPPORT

M. RAYMOND: J'ai l'honneur de proposer que le second rapport présenté par le comité spécial chargé d'étudier le bill n° 2, de le modifier et de mettre en vigueur certaines dispositions de la loi sur le droit d'auteur soit adopté. Je puis ajouter que la seule conclusion de ce rapport est une demande de permettre au comité de tenir ses séances pendant que la Chambre siège. Autrement, il nous est pour ainsi dire impossible d'avoir un quorum.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DE L'OPIUM ET DES NARCOTIQUES, 1923

L'hon. M. BELAND demande à déposer projet de loi (bill n° 46) tendant à modifier la loi de l'opium et des narcotiques, 1923.

L'hon. M. BELAND: L'expérience acquise par la mise en vigueur de la loi contre l'opium et les narcotiques nous oblige à y apporter plusieurs modifications. Un des amendements qui se trouve au bill est nécessaire parce que les tribunaux ont maintenu que, sous le régime de la loi, un médecin diplômé dans un pays étranger, mais n'ayant aucun permis d'exercer au Canada, peut signer une ordonnance de narcotique. Un autre amendement permet de procéder par mise en accusation contre un médecin qui fait le commerce des drogues sur une grande échelle. Cela ne se trouve pas dans la loi actuelle. Un autre amendement autorise des procédures contre un homme de l'art qui fait le commerce des drogues sous prétexte de pratiquer la médecine. Il s'y trouve aussi un amendement visant la confiscation d'automobiles et d'autres véhicules employés pour le transport des drogues ou pour leur commerce. Il y a encore d'autres modifications moins importantes que nous expliquerons plus tard.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi, bill n° 45, provenant du Sénat et déposé par M. Duff, tendant à faire droit à Jessie Louise Cowan.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

COMITE DE LA BANQUE ET DU COMMERCE

M. COOTE demande:

Combien au total a-t-on payé aux témoins qui ont comparu devant le comité de la banque et du commerce au cours de la session de 1923?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): $1,543.35.

STATISTIQUE RELATIVE A LA MILICE

M. ROSS (Kingston) demande:

1. Combien d'officiers, et sous-officiers et de soldats a-t-on licenciés lorsque l'armée permanente du Canada a été diminuée, en 1923 et 1924?
2. Combien d'entre eux ont touché une pension de ce chef?
3. Combien de chaque catégorie a-t-on enrôlés depuis la réduction?
4. Combien d'hommes nouveaux le département a-t-il employés à titre permanent en 1923, 1924 et 1925 dans les villes (a) d'Ottawa, (b) Kingston, (c) Toronto, et (d) London?

L'hon. E. M. MACDONALD (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Officiers, 34; sous-officiers à brevet, 5; sous-officiers, 29; soldats, 75.
2. Officiers, 23; sous-officiers à brevet, 2; sous-officiers, 4; soldats, aucun.
3. Officiers, 21*; soldats, 922**.
4. Ottawa, 76; Knigston, 287; Toronto, 195; London, 64.

*Y compris 6 officiers rémunérés par le ministère de l'Intérieur et 4 par le service canadien de l'aviation.

**(a) En remplacement de soldats libérés à leur demande, par suite des modifications apportées à la loi de pension le 30 juin 1923, approximativement.. 52

(b) En remplacement de S.O. brev. et de sous-officiers qui se sont retirés à cause de la diminution de paye et d'allocations le 1er août 1924, approximativement.. 470

(c) En remplacement de ceux qui se retirent, décèdent ou abandonnent, en moyenne 15 à 25 par mois, ce qui représente, pour deux ans, approximativement.. 400

Total.. 922

LOI DU TRAVAIL DES AUBAINS

M. CHURCH demande:

1. La loi du travail des aubains est-elle appliquée pour empêcher l'introduction d'aubains au Canada pour faire des travaux fortuits au cours de l'été?
2. Sinon, pourquoi pas?

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail): La loi relative au travail des aubains, chapitre 97 des statuts revisés du Canada, n'en confie l'application à aucun département de l'administration. L'article 5 prescrit que les amendes prévues par la loi pourront être, du consentement du procureur général ou d'un juge de la cour Supérieure de la province ou la poursuite est intentée, perçues par procédure sommaire que peut prendre quiconque désire l'observance de cette loi.

LA VENTE DE LA HOUILLE CANADIENNE

1. Comment a-t-on dépensé ou attribué les $200,000 votés par le Parlement en 1924 comme prime au charbon?
2. Quelle partie de cette somme a-t-on dépensée en prime à la production de la houille (a) d'Alberta, et (b) de la Nouvelle-Ecosse?

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur):

1. L'attribution du crédit de $200,000 ouvert par le Parlement en 1924 pour aider à l'écoulement de la houille canadienne (crédit n° 483), a été déterminée par le décret du conseil ci-joint, rendu le 3 septembre 1924 (C.P. 1537). En vertu de ce décret, le payement des sommes suivantes a été autorisé:

a) Somme payée au Pacifique-Canadien..	$ 667.63
b) Somme payée au National-Canadien..	10,393.44
Somme totale dépensée..	$11,051.07

2. a) Houille de l'Alberta—Rien.

b) Houille de la Nouvelle-Ecosse—$11,051.07.

C.P. 1537

Copie certifiée d'un décret du Conseil privé approuvé par le délégué de Son Excellence le Gouverneur général, le 3 septembre 1924.

Le comité du Conseil privé a pris connaissance d'un rapport du ministre de l'Intérieur, en date du 2 septembre 1924, exposant que le Parlement a ouvert un crédit de $200,000 destiné à aider au transport de la houille canadienne dans le Canada intérieur, sous forme de subventions aux compagnies de chemins de fer, à déterminer par le Gouverneur en conseil.

Le ministre demande l'autorisation, de payer sur cette somme, de temps à autre à l'occasion de chaque consignation, à la compagnie ou aux compagnies de chemins de fer transportant cette houille, un cinquième de un cent la tonne-mille, du port de déchargement au point de destination, en vue d'aider le voiturage de la houille extraite dans l'est du Canada et expédier par navires à Québec, Montréal ou autres ports du Saint-Laurent pour y être déchargée et voiturée ensuite, par chemins de fer, exploitées conformement à la loi des chemins de fer de 1919, aux endroits de la province de Québec et d'Ontario auxquels s'appliquent les tarifs d'entier parcours affichés et communiqués à la commission des chemins de fer du Canada.

Le ministre demande, en outre, en vue d'aider au transport de la houille grasse produite dans l'Est du Canada et expédiée par terre seulement sur les chemins de fer sujets aux dispositions de la loi des chemins de fer de 1919, à des points des provinces de Québec et d'Ontario situés à l'ouest de la Rivière-du-Loup, l'autorisation de décréter le prélèvement de ⅕ de c. par tonne pour chaque mille de parcours de l'endroit d'expédition au point de destination; ces paiements devant se faire de temps à autre et sur chaque consignation.

La somme totale que l'on pourra payer sur une même consignation de houille en vertu de l'autorisation susmentionnée ne devra pas dépasser 50c. la tonne nette; on ne pourra accorder ces paiements sur la houille expédiée à des endroits où, de l'avis du ministre, le charbon canadien n'a pas à soutenir la concurrence du charbon américain.

Le ministre demande en outre, l'autorisation d'ordonner des paiements sur ce crédit pour le charbon servant aux fins domestiques et industrielles, sauf sur le charbon destiné aux locomotives de chemins de fer.

Le ministre demande, en outre, l'autorisation de négocier avec les compagnies de chemins de fer en vue d'effectuer une réduction des tarifs publiés desdites compagnies pour le transport de ce charbon afin de pouvoir approvisionner le peuple du Canada à un taux par tonne-mille aussi réduit que possible, et que les paiements sur ce crédit ne soient accordés que dans les cas où cette réduction est effectuée.

Que si, à aucune époque, la somme versée en subventions sous le régime des règlements cités plus haut en faveur de la houille de l'est du Canada ne semble devoir dépasser la somme de $150,000, il soit autorisé à supprimer ces paiements, et que tous les paiements effectués en vertu de l'autorisation dont il est ici question soient laissés à la discrétion du ministre des Mines.

Le comité agrée les propositions ci-dessus et les soumet pour homologation.

E. J. LEMAIRE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des Mines.

VOITURES PARTICULIERES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

M. WILSON demande:

1. Combien le National-Canadien a-t-il de voitures particulières à l'usage des fonctionnaires?
2. Combien de ces voitures a-t-on acquises dans les deux dernières années et demie?
3. Combien ont servi au transport des fonctionnaires de la compagnie à Portland, lors du départ de M. C. J. Smith pour l'Angleterre?
4. Quels fonctionnaires ont utilisé ces voitures à cette fin?
5. Combien de ces voitures ont été en cette occurrence renvoyées par Halifax, et pourquoi les y a-t-on expédiées?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Les questions numéros 1 et 2 sont parfaitement légitimes. Mais il me semble que si l'honorable député réfléchit un peu, il comprendra que les questions numéros 3, 4 et 5 ne servent aucun intérêt public. S'il nous faut obtenir une réponse à toutes les questions de ce genre, je ne sais où nous en finirons.

(La question est réservée.)

TARIF SUR LE SUCRE

M. McTAGGART demande:

1. Quel était le tarif général sur le sucre au 1er décembre 1924?
2. Quel était le tarif de préférence britannique sur le sucre à la même date?
3. A-t-on changé la préférence britannique sur le sucre depuis le 1er décembre 1924?
4. Dans ce cas, quand a-t-on fait le changement, et quelle en était la nature?

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

Numéros		Tarif général	Tarif de préférence britannique
134	Tout sucre supérieur en couleur au numéro seize, type de Hollande, et tous sucres raffinés de quelque espèce, qualité ou type qu'ils soient, non couvert par le numéro 135 du tarif, accusant au polariscope au plus quatre-vingt-huit degrés, les cent livres	$1.50	83 cents
	Accusant plus de quatre-vingt-huit degrés, mais pas plus de quatre-vingt-neuf degrés, les cent livres	$1.53	85 cents
	Accusant plus de quatre-vingt-neuf degrés mais pas plus de quatre-vingt-dix degrés, les cent livres	$1 55	87 cents
	Accusant plus de quatre-vingt-dix degrés mais pas plus de quatre-vingt-onze degrés, les cent livres	$1 58	89 cents
	Accusant plus de quatre-vingt-onze degrés mais pas plus de quatre-vingt-douze degrés, les cent livres	$1 62	91 cents
	Accusant plus de quatre-vingt-douze degrés mais pas plus de quatre-vingt-treize degrés, les cent livres	$1 65	93 cents
	Accusant plus de quatre-vingt-treize degrés mais pas plus de quatre-vingt-quatorze degrés, les cent livres	$1 68	95 cents
	Accusant plus de quatre-vingt-quotorze degrés, mais ne dépassant pas quatre-vingt-quinze degrés, les cent livres	$1 70	97 cents
	Accusant plus de quatre-vingt-quinze degrés, mais ne dépassant pas quatre-vingt-seize degrés, les cents livres	$1 74	99 cents
	Accusant plus de quatre-vingt-seize degrés, mais ne dépassant pas pas quatre-vingt-dix-sept degrés, les cent livres	$1 77	$1 01
	Accusant plus de quatre-vingt-dix-sept degrés, mais ne dépassant pas quatre-vingt-dix-huit degrés, les cent livres	$1 80	$1 03
	Accusant plus de quatre-vingt-dix-huit degrés, mais ne dépassant pas quatre-vingt-dix-neuf degrés, les cent livres	$1 89	$1 09
	Accusant plus de quatre-vingt-dix-neuf degrés, les cent livres	$1 89	$1 09
	Toutefois, le sucre raffiné a droit d'entrer sous le tarif de préférence britannique, sur preuve suffisante aux yeux du ministre des Douanes et de l'Accise que ce sucre raffiné provient exclusivement de sucre brut produit dans les colonies et dominions britanniques et non autrement.		
	De plus, ce sucre importé sous le régime de ce numéro ne sera pas sujet au droit spécial en sus de trois-quarts de cent par livre.		
135	Sucre supérieur en couleur au numéro seize, type de Hollande, s'il est importé par un raffineur de sucre reconnu, pour fins de raffinage seulement, en vertu des règlements du ministre des Douanes et de l'Accise; et sucre, n.d., non supérieur en couleur au numéro seize, type de Hollande, égouttages de sucre ou coulages pendant le transport, mélado ou mélado concentré, fonds de cuve, vesou recuit (concrete), et mélasses titrant plus de cinquante-six degrés, mais n'excédant pas soixante-seize degrés, s'ils n'excèdent pas soixante-seize degrés de polarisation, les cent livres	81.08 cents	35.00 cents
	S'ils excèdent soixante-seize degrés, mais n'excédent pas soixante-dix-sept degrés, les cent livres	83.116 cents	35.50 cents
	S'ils excèdent soixante-dix-sept degrés, mais n'excèdent pas soixante-dix-huit degrés, les cent livres	85.152 cents	36.00 cents
	S'ils excèdent soixante-dix-huit degrés, mais n'excèdent pas soixante-dix-neuf degrès, les cent livres	87·188 cents	36.50 cents.
	S'ils excèdent soixante-dix-neuf degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt degrés, les cent livres	89.224 cents	37.00 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-un degrés, les cent livres	91.260 cents	37.50 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-un degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-deux degrés, les cent livres	93·296 cents	38.00 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-deux degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-trois degrés, les cent livres	95.332 cents	38.50 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-trois degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-quatre degrés, les cent livres	97.560 cents	39.00 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-quatre, degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-cinq degrés, les cent livres	99.788 cents	39.50 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-cinq degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-six degrés, les cent livres	$1.02016	40.00 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-six degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-sept degrés, les cent livres	$1.04244	40.50 cents.
	S'ils excèdent quatre-vingt-sept degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-huit degrés, les cent livres	$1.06664	41.00 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-huit degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-neuf degrés, les cent livres	$1.09084	41.50 cents

[M. McTaggart.]

Numéros		Tarif général	Tarif de préférence britannique
	S'ils excèdent quatre-vingt-neuf degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-dix degrés, les cent livres	$1.11888	42.00 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-dix degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-onze degrés, les cent livres	$1.14692	42.50 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-onze degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-douze degrés, les cent livres	$1.17496	43.00 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-douze degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-treize degrés, les cent livres	$1.20300	43.50 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-treize degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-quatorze degrés, les cent livres	$1.23104	44.00 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-quatorze degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-quinze degrés, les cent livres	$1.25908	44.50 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-quinze degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-seize degrés, les cent livres	$1.28712	45.00 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-seize degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-dix-sept degrés, les cent livres	$1.31516	45.50 cents
	S'ils excèdent quatre-vingt-dix-sept degrés, mais n'excèdent pas quatre-vingt-dix-huit degrés, les cent livres	$1.34320	46.00 cents
	Au-dessus de quatre-vingt-dix-huit degrés, les cent livres	$1.4250	46.50 cents
	Toutefois tout sucre brut, y compris le sucre dénommé en ce numéro, et qui est le produit d'une colonie ou d'une possession britannique, entre sous le Tarif de préférence britannique, lorsqu'il est importé directement d'un pays britannique au Canada.		
	Toutefois, le sucre importé sous le régime de ce numéro n'est pas assujéti à un droit spécial.		

3 et 4. Le tarif sur le sucre n'a pas été modifié depuis le 1er décembre 1924.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

EDIFICES DU GOUVERNEMENT A VANCOUVER

L'hon. M. STEVENS demande:

1. Quelles assurances sont inscrites à Vancouver sur des immeubles (a) au nom du gouvernement fédéral, (b) au nom de la commission du port, (c) au nom des commissaires du grain?
2. Quelles primes totales a-t-on payées sur ces assurances dans chacune des années 1922, 1923 et 1924?
3. A qui ces assurances ont-elles été données, et quels étaient les agents des compagnies d'assurance?

L'hon. M. COPP: Je possède les renseignements que demande mon honorable ami et, comme le document est très long, je suggère que la question soit transformée en ordre de dépôt de documents et que ces documents soient déposés sur le bureau immédiatement.

L'hon. M. STEVENS: La seule difficulté est qu'ils ne seront pas consignés au hansard.

L'hon. M. COPP: Ils prendraient plusieurs pages du hansard.

L'hon. M. STEVENS: On aurait pu en faire un résumé; mais je consens volontiers à ce que la question soit transformée en ordre de dépôt de documents.

STATISTIQUES MILITAIRES

M. POWER demande:

1. Le département de la Défense nationale emploie-t-il des officiers en retraite des troupes impériales?
2. Dans l'affirmative, quels sont leurs noms, grades et fonctions?
3. Quels appointements reçoivent-ils du gouvernement canadien?
4. Quelle pension reçoivent-ils du gouvernement britannique?
5. Les soldes et allocations des soldats de la milice permanente ont-elles été diminuées depuis 1922?
6. Dans l'affirmative, en quelle proportion?
7. Les soldes et allocations des sous-officiers de la milice permanente ont-elles été diminuées depuis 1922?
8. Dans l'affirmative, en quelle proportion?

MEDECINS-CONSEILS DU NATIONAL-CANADIEN

M. POULIOT demande:

1. Quels médecins ont été officiellement nommés médecins-conseils des employés du National-Canadien à la Rivière-du-Loup, depuis 1900?
2. Quelle a été la durée des fonctions de chacun d'eux?
3. A la demande de qui chacun d'eux a-t-il été nommé?
4. Ces fonctions donnent-elles au titulaire le droit à un permis de circulation sur tout le réseau du National-Canadien?

LOI DE RETRAITE DU SERVICE CIVIL

M. McQUARRIE demande:

1. Combien de fonctionnaires peuvent bénéficier des dispositions de la loi de retraite du service civil, 1924?
2. Combien de fonctionnaires ont demandé jusqu'ici à bénéficier de ladite loi?

L'hon. M. ROBB: J'ai ici la réponse à la question n° 2, mais j'ose dire à mon honorable ami que je ne suis pas sûr qu'il soit très important de répondre à la question n° 1. Dans l'affirmative, il faudra transformer la question en ordre de dépôt de documents, car elle entraînera un travail considérable et de la correspondance dans les diverses parties de la province.

M. McQUARRIE: J'aimerais à avoir cette réponse, si possible.

L'hon. M. ROBB:

1. Transformée en ordre de dépôt de documents.

2. Le nombre de ceux qui ont décidé de bénéficier de la loi et dont la demande a été agréée jusqu'à présent est de 8,258.

L'EMBRANCHEMENT DE ROUYN

Par M. McQUARRIE:

Copie de la correspondance et des autres documents que les officiers exécutifs du National-Canadien ont échangés avec la Commission du chemin de fer du Témiscamingue et de l'Ontario-Nord ou un de ses fonctionnaires, le gouvernement du Canada ou l'un de ses ministres ou fonctionnaires, ou qui ont été échangés par les intéressés susdits avec le gouvernement de la province de Québec ou l'un de ses ministres ou fonctionnaires, au sujet du prolongement projeté de la ligne secondaire (Nipissing-Central) du Témiscamingue et Nord-Ontario jusqu'à la région de Rouyn.

L'hon. M. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'autre jour, j'ai attiré l'attention sur le fait que le texte de cette motion peut faire supposer que l'on demande au ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada de déposer des lettres échangées par le gouvernement de la province de Québec et celui de l'Ontario. Naturellement, nous ne pouvons le faire.

M. McQUARRIE: Certainement non.

L'hon. M. GRAHAM: Elle est rédigée de cette façon.

M. McQUARRIE: Ce n'était pas ce que je me proposais.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne m'oppose pas, avec cette réserve, à ce que l'on adopte un ordre de dépôt de documents, bien qu'il puisse y avoir des lettres échangées entre les chemins de fer et le Gouvernement qui soient confidentielles à présent, car je crois que l'on n'a pas encore résolu toutes les questions dont il s'agit.

(La motion est adoptée.)

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

Par M. ARCHAMBAULT:

Copie de la correspondance de toute nature échangée entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, ou entre des fonctionnaires de ces gouvernements, relevant soit de départements ou de commissions, du 1er juin 1924 au jour présent, au sujet du projet de la canalisation du Saint-Laurent; ou de la dérivation des eaux du lac Michigan pour le canal d'assainissement de Chicago, et la dérivation des eaux des chutes Niagara.

RECEVEUR DE LA POSTE A SAINT-IGNACE

Par M. DOUCET:

Copie de la correspondance et d'autres documents relatifs à la nomination d'un nouveau receveur de poste à Saint-Ignace, district électoral de Kent (N.-B.).

[L'hon. M. Robb.]

M. ALBERT E. ROBICHAUD

Par M. DOUCET:

Copie de la correspondance et des autres documents que le département des Postes a reçus sur la destitution d'Albert E. Robichaud, receveur de poste de Lamèque, comté de Gloucester (N.-B.); aussi, copie des dépositions recueillies à l'enquête, le rapport de l'enquêteur, et de la correspondance relative à la nomination du nouveau receveur de la poste.

ACHAT DES HOTELS DE VILLE DE FERGUS ET ELORA

Par M. CHISHOLM:

Copie des correspondances et autres documents touchant l'achat ou la location des hôtels de ville de Fergus et Elora, comté de Wellington, en 1921; copie des comptes produits, argents payés ou dépenses au sujet des modifications de ces édifices dans l'année susdite.

DOUANE ET ACCISE A DRUMHELLER

Par M. GARLAND (Bow-River):

Copie des correspondances, lettres, télégrammes et communications que le Gouvernement, un de ses membres ou fonctionnaires a échangés avec des tiers sur l'établissement à Drumheller d'un port secondaire de douane et d'accise et d'un port d'entreposage, sous la direction du port de Calgary, Alberta.

LA CONVENTION DE COMMERCE AVEC L'AUSTRALIE

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: Je désire attirer l'attention du Gouvernement sur une dépêche parue dans les journaux de vendredi et venant de Melbourne (Australie). Elle se lit comme suit:

Melbourne (Australie), 23 avril (agence Reuter).—Le premier ministre Stanley M. Bruce a répondu à un câblogramme du premier ministre Mackenzie King, du Canada, au sujet de la reprise des négociations au sujet de la convention commerciale entre le Canada et l'Australie, le premier ministre du Commonwealth refusant de les reprendre.

Le premier ministre Bruce, dit dans sa réponse, qu'il regrette de ne pouvoir s'accorder avec l'idée du premier ministre King qu'on devrait reprendre la discussion du projet de convention commerciale. Le premier ministre australien dit qu'il attend maintenant la décision du parlement canadien au sujet de la convention.

Puis-je demander si cette dépêche est conforme aux faits, et dans l'affirmative, si le Gouvernement est en état de faire connaître ses intentions.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je me refuse à faire aucune déclaration sur de simples nouvelles de journaux. Telle qu'elle se lit cette dépêche ne donne assurément pas une idée exacte de la situation actuelle entre l'Australie et le Canada. Dans la dernière communication que j'ai eue de lui, le premier ministre Bruce s'informait de certaines modifications que nous avions le dessein de faire à ce que fut la convention originale. Je n'ai pas encore répondu à cette dépêche, mais je ne tarderai pas à y répondre. Je dois aussi dire que l'Australie après avoir fait à la convention les modifications qu'elle avait agréées,

en a faites, à son tour, au sujet des conditions à la faveur desquelles les marchandises pourront être admises en vertu de la convention; ces conditions n'avaient encore fait l'objet d'aucun échange de vues. Par décret ministériel australien on a mis comme condition que les produits canadiens pour bénéficier de l'avantage des changements faits au tarif de l'Australie,—si je comprends—devront établir qu'ils sont pour 75 p. 100 d'origine britannique quant à la main-d'œuvre et à la matière première. Jamais cet aspect n'avait été discuté lors des modifications aux tarifs par les deux gouvernements et tant qu'on n'aura pas réussi à bien s'entendre là-dessus nous n'avons pas l'intention de demander à la Chambre d'apporter des modifications à notre tarif, parce qu'il est bien nécessaire de savoir à quoi s'en tenir. Je pourrais ajouter que le Gouvernement a décidé de renvoyer en Australie M. Ross, déjà délégué pour poursuivre avec le gouvernement australien les négociations qui pourront surgir, avec l'espoir de pouvoir arranger les choses de façon à conclure une entente satisfaisante, tant pour nous que pour le gouvernement australien.

Le très hon. M. MEIGHEN: De la déclaration du premier ministre j'aurais droit de penser qu'il n'y a pas d'espoir d'en venir à une fin à temps pour obtenir la ratification au cours de la présente session.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne dirais pas cela. J'espère plutôt le contraire; toutefois je n'en puis rien dire.

Le très hon. M. MEIGHEN: A ce que je crois savoir, ce 75 p. 100 ne s'applique qu'à la matière première qui n'est pas de production australienne.

Le très hon. MACKENZIE KING: Non, je ne le pense pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et le 25 p. 100 représente la matière première venant de l'Australie. Quoiqu'il en soit la déclaration que 75 p. 100 s'appliquent aux marchandises faisant concurrence aux produits australiens est exacte. De fait, le premier ministre ou le ministre du Commerce affirme-t-il que cette restriction fait réellement tort aux exportations du Canada?

Le très hon. MACKENZIE KING : Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais de façon appréciable?

L'hon. M. ROBB: Je le pense.

LOCATION D'UNE RESERVE A V. GRENON

M. ARTHURS: J'attire l'attention sur le fait que l'ordre de dépôt de correspondance, documents, etc., adopté le 16 mars, touchant la location de certaine propriété de la réserve du cours inférieur de la rivière des Français à un nommé V. Grenon, n'a pas été exécuté. Ces documents ne sont pas fort volumineux, je pense, et j'aimerais qu'ils fussent déposés.

L'hon. J. H. KING: Je vais m'en enquérir.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Robb (ministre intérimaire des Finances) l'invitant à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. CHEVRIER: A la levée de la séance, vendredi, j'étais sur le point de poser la question suivante: quels avantages retirerons-nous du voyage au Sud-Africain? Avant de passer aux quelques commentaires que j'ai encore à faire, permettez-moi de m'attacher à une nouvelle parue aujourd'hui dans les journaux locaux. Je constate que des délégués du monde entier s'en vont à Washington assister au congrès quinquennal international des femmes en cette capitale. Je vois que du nombre sont des déléguées sud-africaines et aussi douze déléguées canadiennes, dont deux d'Ottawa, Mme C. H. Thorburn, vice-présidente du Conseil national des femmes, et Mme Smellie, convocatrice du Comité national d'Hygiène du Sud-Africain. Ottawa a de la chance d'avoir des représentantes aussi éminentes. Elles sont en route vers Washington pour assister à ce congrès. Comme l'un de ceux qui ont eu le privilège de visiter le Sud-Africain, permettez-moi d'offrir aux représentantes sud-africaines nos plus cordiaux souhaits de bienvenue. J'espère qu'elles emporteront chez elles la même idée de notre généreuse hospitalité que leurs gens nous ont inculquées de la leur.

Quels avantages pouvons-nous retirer de ce voyage au Sud-Africain? Jamais au cours de notre séjour là-bas, permettez-moi de le dire, nos hôtes ne nous ont demandé de chercher, à notre retour en notre pays, à obtenir quelque avantage important pour le Sud-Africain. La réunion a été simplement le résultat de leur gracieuse invitation. A notre retour chez nous, toutefois, c'est un devoir pour nous, je crois, de chercher à faire autre chose que d'entretenir vivace dans nos cœurs le souvenir de cette hospitalité, et les liens qui nous unissent au Sud-Africain doivent être un peu plus concrets. Si nous examinons la balance du commerce du Sud-Africain, nous la trouvons assez intéressante, mais il ne faut pas trop s'y fier à cause de la prépondérance des exportations aurifères, lesquelles, comme de raison, tout le monde comprendra, varient beau-

coup d'année en année suivant les fluctuations de la prime sur l'or. En 1913, les importations du Sud-Africain se sont élevées à £75,836,000 contre ses exportations, £78,557,000. Des exportations globales, £39,990,000 représentaient l'or, £12,338,000, la laine, et £7,207,000, les diamants. En chiffres ronds ces trois produits constituent les sept-huitièmes de tout le commerce d'exportation du Sud-Africain. Néanmoins, malgré cette variation, la balance du commerce du Sud-Africain a été favorable sans interruption. En 1923, elle se montait à £20,721,000. Sa balance du commerce reflète les besoins provenant de sa situation particulière, à savoir sa grande industrie minière, son manque de forêts et conséquemment de bois marchand, le progrès de son agriculture et le manque d'industries métallurgiques et textiles. Ses importations de cotonnades et de denrées alimentaires et de breuvages sont suivies de près en valeur par les machines, les vêtements, le bois, les produits du bois, les véhicules-moteurs, le pétrole, le fer, l'acier, la quincaillerie, les lainages et les articles de mercerie. Si le Sud-Africain est inférieur au Canada dans ses importations, c'est pour les produits partiellement ouvrés; par ailleurs, le pouvoir d'achat de sa population blanche semble être à peu près le même que celui du Canada. Pour ce qui est des exportations, outre les trois principaux produits mentionnés, d'importantes quantités des suivants se vendent à l'étranger: la houille, le maïs, le mohair, les fruits séchés, l'écorse de mimosa, les vins, les cuirs et les peaux, les plumes d'autruche, les oranges, les fruits doux et les langoustes. Quant aux plumes d'autruche, je puis dire que plusieurs délégués en ont rapporté qui n'ont pas augmenté ostensiblement la valeur monétaire des exportations sud-africaines: purs dons reçus avec grand plaisir.

On ne s'étonne pas de ce que l'Afrique-Sud, liée à la Grande-Bretagne de toute manière, reçoive plus de la moitié de ses importations de la métropole. Cet état de chose va probablement se maintenir encore plusieurs années. On peut également prévoir que la compétition qui s'annonce de la part de l'Europe continentale va se faire sentir aux Etats-Unis et en Canada, mais beaucoup moins en Angleterre. Les Etats-Unis, dont les exportations au Sud-Africain sont environ le tiers de celles de la Grande-Bretagne, demeurent son concurrent le plus sérieux. Celle-ci expédie à l'Afrique-Sud presque trois fois autant que ses autres rivaux qui sont par ordre d'importance, l'Allemagne, les Indes, le Canada et l'Australie. Vu que les exportations à l'Union sud-africaine provenant des Indes et de l'Australie s'exercent sur des produits peu nombreux spéciaux à ces contrées et comme l'Allemagne y envoie de son côté des marchandises que le Canada ne fabrique pas, le seul champ ouvert à notre activité est précisément celui qu'exploitent déjà les Etats-Unis et qui produit un commerce évalué à 10 millions de dollars par année. Environ 94 p. 100 des exportations américaines au Sud-Africain, évaluées à 7,509,000 livres sterling, se composent d'articles de commerce au nombre de 47, prévus au tarif douanier sud-africain. Sur ces quarante-sept articles le Canada en exporte lui-même trente-six. Sur ces trente-six articles les Etats-Unis fournissent 81 p. 100 du total importé par l'Union sud-africaine, valant 5,704,000 livres anglaises. En bref, voilà une masse de produits évaluée à 6 millions de livres dont le Canada fournit sa part à l'Afrique-Sud sur un pied à peu près égal avec les Etats-Unis et qui pourrait encore augmenter grâce au tarif différentiel.

Dans l'opinion que je vais exprimer je ne veux que faire connaître mon sentiment personnel sans engager qui que ce soit. J'y appelle l'attention particulière de ceux des ministres que mes observations intéresseront, et j'espère que ce que j'ai déjà dit contribuera à resserrer les liens qui unissent le Canada à l'Afrique australe.

En 1913 le Canada venait au sixième rang parmi les fournisseurs de l'Afrique-Sud. A cette époque nos exportations sur ce pays étaient évaluées à 856,000 livres sterling. Nous venions après le Royaume-Uni, l'Australie, les Indes, l'Allemagne et les Etats-Unis. Deux ans plus tard, malgré une forte concurrence de la Suède, le plus redoutable rival du Canada en bois de construction, comme l'a rappelé, l'autre soir, notre honorable collègue de Nord-Westminster (M. McQuarrie), notre pays montait au cinquième rang, la place précédemment occupée par l'Australie. Les marchandises canadiennes vendues à l'Afrique valent aujourd'hui 1,824,000 livres sterling. Les sept huitièmes de nos exportations comprennent quatorze articles, les suivants par ordre d'importance: automobiles, blé, papier, farine, bois de construction, pneus en caoutchouc, herses et charrues, machines agricoles, lait condensé, clôtures métalliques, poisson en conserve, confiserie, blanc de plomb, farine, ficelle d'engerbage et ciment. Ce commerce se fait par environ (225) deux cent vingt-cinq industriels canadiens; cinquante autres y sont indirectement intéressés par l'entremise de maisons new-yorkaises et anglaises. Il y en a peut-être encore vingt-cinq qui vendent directement, sans représentation. Ces exportateurs fournissent à l'Afrique australe presque tous les produits d'origine canadienne,

fabriqués ou préparés ici; mais la majorité vendent les produits du type américain. Lors de mon passage au Cap je restai tout près de deux jours à discuter de ces choses avec notre agent commercial, M. Stevens. Je parlerai de lui tout à l'heure.

Je crus devoir, comme Canadien, m'informer exactement de la situation locale, car il arrive bien rarement que l'on ait l'occasion de visiter ces pays lointains où nos agents commerciaux s'occupent avec zèle des intérêts du Canada.

Le tarif sud-africain comprend six classes différentes. J'en livrerai la liste avec leur application particulière aux produits canadiens:

	Application	Préférence britannique	Principaux produits importés du Canada
1re classe.....	Spécifique sur le poids et le volume.	En partie spécifique en partie 3 p. 100 *ad valorem*, en partie inappliqué.	Ciment, confiserie, blé, farine, lait, papier d'emballage, pneus, poisson, maïs.
2e classe.....	Mixe *ad valorem* et spécifique.	3 p. 100 *ad valorem*.	
3e classe.....	25 p. 100 *ad valorem*.	3 p. 100 *ad valorem*.	
4e classe.....	3 p. 100 *ad valorem*.	3 p. 100 *ad valorem*.	Machinerie agricole, charrues, papier à journal, clôture métallique, bois, ficelle, blanc de plomb.
5e classe.....	Franc de droit.	Pas de préférence.	
6e classe.....	20 p. 100 *ad valorem*.	3 p. 100 *ad valorem*.	

A propos de ciment, il y a à Hurry, près de Prétoria, une usine considérable qui en fabrique. Nos exportations de ciment en Afrique ont diminué; l'année dernière nous n'en avons vendu que cinq cents barils. On fabrique un ciment de très bonne qualité en Afrique du Sud. Nous eûmes le privilège de visiter ce champ d'exploitation où nous avons constaté que le ciment fabriqué a un degré de pureté de 96 p. 100. Durant notre séjour sur la côte du Mozambique, nous avons remarqué que le graphite de l'île de Madagascar supplante le nôtre un peu partout. Et du moment que ces faits viennent à notre connaissance, le devoir exige que nous les exposions au peuple canadien tout en cherchant le remède à appliquer à la situation ou à pousser la vente de quelque autre produit afin de compenser les pertes que nous subissons de ce chef.

Il est donc sûr et certain que le tarif de préférence est un élément décisif en faveur du Canada en ce qui regarde les articles suivants: le lait condensé; le papier d'emballage; les pneus de caoutchouc; les conserves de poisson; la farine d'avoine; les matériaux de clôture et la ficelle d'engerbage. L'Afrique du Sud pourrait se procurer ces produits ailleurs à d'aussi bonnes conditions en règle générale. En ce qui regarde l'importation de ces principaux articles, le tarif de préférence nous est incontestablement d'une grande assistance, tandis que pour les produits de moindre importance, la préférence constitue une aide puissante au bénéfice des exportateurs canadiens pour ce qui est des articles ci-après énumérés. Les peintures, la quincaillerie, le fer et l'acier en barre et en tuyaux, les outils et instruments, les articles en bois et les meubles, les pompes, et machines, le cuir, les produits chimiques, les instruments de musique, les bouteilles, les conserves alimentaires, les tricots et la brosserie. J'énumère ces articles car il s'agit de produits généraux qui bénéficieraient grandement d'une extension du tarif de préférence de l'Afrique du Sud. Aucuns des articles sus-mentionnés ne sont sur la liste des produits admis en franchise au Sud-Africain à l'heure actuelle, et quatre seulement, savoir les bouteilles, les tuyaux, les machines de certaines catégories et le cuir sont dans la 4e classe sur laquelle on accorde déjà une préférence de 100 p. 100.

D'autre part, quelle est la valeur de la préférence que le Canada accorde à l'Afrique du Sud? La valeur de cette préférence se trouve très sérieusement diminuée du fait que le commerce de l'or et des diamants est régi par un monopole; les vins sont explicitement exclus du tarif de préférence canadien tandis que la laine, la houille, le mohair, l'écorce de mimosa et le maïs sont admis en franchise au Canada. Les seuls articles imposables au Canada à cette heure, qui intéressent l'Afrique du Sud d'une façon appréciable, sont: les fruits desséchés, les fruits frais et le sucre dans une proportion assez limitée. De fait, le sucre peut-être plus ou moins laissé de côté étant donné le faible surplus que l'Afrique du Sud destine à l'exportation et son prix de revient qui est très élevé. Avec la permission de la Chambre, j'énumérerai quelques articles qui, à mon sens, offrent un certain intérêt si l'on voulait conclure une convention commerciale avec l'Afrique du Sud, dans le but de développer notre commerce avec ce dominion. Pour ne citer qu'un exemple, prenons les oranges. En 1923, l'Afrique du Sud a produit 1,009,000 boîtes d'oranges dont la qualité soutient très bien la compa-

raison avec celles que nous importons. Le Canada importe chaque année un million de boîtes d'oranges en moyenne dont 95 p. 100 proviennent des Etats-Unis; nous importons le reste des Antilles anglaises et d'Espagne. Est-ce que nous ne pourrions pas importer une partie de nos approvisionnements d'oranges de l'Afrique du Sud? Pour ce qui est des poires, l'Afrique du Sud produit une moyenne de 759,000 boîtes dont la qualité se compare avantageusement avec les fruits que nous importons au Canada à l'heure actuelle. Or, nous avons importé 17,800,000 livres de poires et nous nous approvisionnons exclusivement aux Etats-Unis. De plus, l'Afrique du Sud a produit 4,406,000 boîtes de pêches dont la qualité se compare avantageusement avec les meilleurs fruits que nous importons ici. Et le Canada tire exclusivement ses approvisionnements des Etats-Unis. En 1923, le Canada a importé 13,406,000 livres de pêches. En ce qui regarde les prunes, l'Afrique du Sud a produit 365,000 boîtes d'une qualité inférieure toutefois à une bonne partie de celles que nous importons ici. Et le Canada en a importé 140,000 boisseaux exclusivement des Etats-Unis. L'Afrique du Sud produit aussi 150,000 tonnes de raisin d'une excellente qualité. Et les importations du Canada de ce chef s'élèvent à 5,103 tonnes venant exclusivement des Etats-Unis. Pour ce qui est du maïs, l'Afrique du Sud en a exporté 1,128,-314,250 livres de première qualité. Les importations du Canada s'élèvent à 9,227,416 boisseaux provenant exclusivement des Etats-Unis. Je cite ces chiffres dans l'espoir que du moment que les circonstances le permettront nous adopterons des mesures pour importer une partie de ces produits de l'Afrique du Sud. Maintenant, je discuterai pour un instant le problème de l'importation des oranges du Sud-Africain. Toute l'affaire se résume à une question de transport. La distance n'est pas trop considérable tandis que la qualité et le prix des fruits sont acceptables. Pour ce qui est du maïs, des concessions tarifaires de ce chef seraient d'une extrême valeur. Si tout le maïs était assujetti au droit de 7½c. par boisseau qui frappe ce produit destiné aux fins de distillation, en faisant bénéficier l'Afrique du Sud de cette préférence, il devrait être possible de détourner ce trafic profitable des Etats-Unis au bénéfice de l'Afrique du Sud. Pour ce qui est des fruits décidus, en supposant des moyens de transport convenables, il serait possible de développer ce trafic avec ou sans préférence, étant donné que le Canada paie plus cher pour ses fruits d'hiver à l'heure actuelle que le Sud-Africain ne vend ses produits sur son principal marché.

En terminant je proposerai d'exhorter l'Elder Dempster Company à retourner dans les ports canadiens et je suggérerai l'imposition d'un droit sur les oranges et le maïs dans le but d'offrir à l'Afrique du Sud une préférence notable. Il serait peut-être bon également d'accorder un tarif de faveur sur les fruits secs, comparable à l'avantage dont jouit l'Australie à cet égard.

Comme je l'ai dit il y a un instant, lors de mon séjour à Capetown, j'ai passé quelque temps dans le bureau de notre commissaire du commerce, M. Stevens. Il a eu pour prédécesseurs un homme très ditingué qui est tenu en haute estime dans toute l'Union sud-africaine et dont j'ai entendu vanter le nom à Capetown, à Durban et même jusqu'à Salisbury au Nord; je veux dire M. Egan, aujourd'hui, sous-ministre de l'Immigration. Cependant, M. Stevens rencontre des obstacles dans l'exercice de ses fonctions. Il ne m'en a pas soufflé mot lui-même, mais, je me suis aperçu qu'il devrait avoir un peu plus de latitude et surtout une aide pécuniaire un peu plus considérable. J'aurais été enchanté de profiter des connaissances de M. Stevens durant mon voyage dans ce pays, surtout s'il avait été autorisé à nous accompagner dans la péninsule. Il n'est que raisonnable, si nous tenons à développer notre commerce avec le Sud-Africain, ou d'autres parties éloignées de l'empire, que nous ne nous montrions pas trop mesquins au sujet des dépenses qu'entraîne l'administration de ces bureaux. Il est toujours des plus malaisé de se rendre compte des difficultés qui existent là-bas. Par exemple, les distances entre Capetown et Johannesburg ou Prétoria, où sont les bureaux administratifs, ne nous semblent pas éloignées, mais pour les franchir il faut beaucoup de temps et d'argent.

Après avoir quitté Capetown, nous sommes retournés en Angleterre vers le 18 novembre. J'ai eu la bonne fortune de passer quelques semaines à Londres et surtout de causer à plusieurs reprises avec notre représentant distingué, l'honorable M. Larkin. Que tous soient assurés qu'avec lui et son personnel des plus capables nos intérêts sont en excellentes mains. J'ai parlé l'autre soir de la situation du Canada dans l'empire et de la rumeur de la nomination d'un embassadeur à Washington. Je suis un de ceux qui croient qu'il est grandement temps de prendre cette décision. Ce serait en rapport avec la dignité et l'importance du Canada, et je veux qu'il soit bien compris que si je me prononce en faveur de la nomination d'un ambassadeur aux Etats-Unis, je n'en reste pas moins fidèle et loyal à la couronne d'Angleterre. Cependant, je trouve que notre pays en est rendu à un point

dans son histoire où nous sommes en droit d'avoir nos représentants dans les autres parties de l'univers. Il est question de nommer un ambassadeur à Washington, et cependant nous n'avons qu'un haut commissaire à Londres et qu'un agent à Paris. A mon avis, il y a un manque de logique absolu entre ces trois termes. Ces deux postes à Londres et à Paris sont occupés par des Canadiens du plus grand mérite qui s'acquittent de leurs fonctions à l'honneur du Canada, et c'est avec un sentiment d'orgueil que nous entendons leur éloge sur les lèvres de tous ceux qui ont le privilège d'être en relations avec eux. Mais on ne saurait s'onorgueillir au même point des locaux où il leur faut conduire leurs opérations en vue de l'avancement du Canada et de sa bonne réputation à l'étranger.

J'ai eu le plaisir également d'être invité à l'Australia House, lorsque le solliciteur général de l'Australie, sir Lyttleton Groom, était en Angleterre à son retour pour le Canada et l'Australie. J'ai eu honte de moi et de la façon dont notre pays s'occupe de ses représentants à l'étranger lorsque j'ai comparé le Kinnaird House ou l'agence de Paris avec l'Australia House ou l'hôtel du Sud-Africain. L'Australia House est à un jet de pierre du Kinnaird House et a des salles de réception des plus somptueuses. C'est un édifice détaché, où l'on se sent chez soi et où les produits de l'Autralie sont exposés aussi bien que ceux que l'on voit à la gare Windsor de Montréal, ou dans les autres endroits où le Pacifiue-Canadien et le National-Canadien exposent les produits du Canada. J'ai été franchement étonné, et après la bienveillante et cordiale réception qui a nous a été accordée à l'Australia House il nous est resté la consolation au Kinnaird House, où la local est si pauvre et si disproportionné à la situation du Canada, d'être accueilli avec beaucoup d'hospitalité et d'empressement par M. Larkin, d'abord à notre édifice et puis à son domicile. Son accueil m'a encore plus profondément touché que celui que nous avions reçu aux autres édifices.

Cela me porte à dire un mot du changement de notre local à Londres. On a parlé de l'achat de l'Union Club. Je suis vraiment peiné, indigné même, des observations désobligeantes de certains honorables députés traitant,—je ne dis pas qu'ils ne parlent pas en connaissance de cause, mais qu'ils ne sont certainement pas au fait de toutes les circonstances,—de notre immeuble à Londres. J'ai visité l'édifice dit "Union Club" à Londres, j'ai vu de mes yeux les améliorations qu'on est en train d'y faire et je suis absolument convaincu, en ma qualité tant de député à la Chambre que de citoyen du Canada, que les autorités méritent des éloges de tout ce qu'elles ont fait là-bas, qu'il n'y a pas eu un seul dollar de déboursés sans nécessité, et que cet immeuble représente dignement notre pays. Je suis très mécontent qu'on ait dit que cet édifice se trouve dans un cul-de-sac. On a grand tort de faire des assertions comme celle-là. Quiconque connaît un peu la disposition de la ville de Londres sait que l'édifice n'est pas dans un cul-de-sac, mais dans Trafalgar Square, à l'angle de la rue Cockspur, ayant derrière le National Art Gallery et conduisant au Strand et à l'Australia House. J'ai été si fortement impressionné par ce qui se faisait là-bas que j'ai moi-même pris des notes et recueilli certains renseignements que je vais maintenant communiquer à la Chambre. J'ai tout mis par écrit pour parer à toute erreur possible quant à l'emplacement exact si tant est que quelque honorable collègue veuille s'y repérer plus tard.

L'édifice est sis sur le côté ouest du Trafalgar Square et la façade—120 pieds,—qui longe le square en occupe presque tout le côté ouest. La seconde façade,—longue de 72 pieds,—où se trouve l'entrée principale surmontée d'un superbe fronton, est sur la rue Cockspur, la route principale du trafic allant du centre de la cité au West-End. Le côté sud du Trafalgar Square est enclavé par la rue Cockspur. L'angle qu'occupe l'édifice canadien constitue peut-être le principal emplacement dans le cœur du West-End de Londres. Celui qui prétend que ce soit là un cul-de-sac dit une sottise. Du nord le National Art Gallery fait face au Trafalgar Square et occupe tout ce côté. L'édifice administratif du Sud-Africain fait face au côté est du square; et au sud se trouve l'édifice du Pacifique-Canadien, un emplacement dont cette compagnie fit l'acquisition voilà bien des années.

Outre ceux dont je viens de faire mention, les édifices suivants se trouvent à une toute petite distance du Union Club:

The Sun Life Insurance Company.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, bureau.
Royal Mail Steam Packet Company's, bureau.
Cunard Steamship Company, Limited.
Gouvernement de S. M. le roi de Norvège.
International Sleeping Car Company.
Compagnie du chemin de fer National-Canadien.
Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.
Orient Steam Navigation Company, Limited.
Thomas Cook & Sons.
Brown Bros. & Company, banquiers internationaux.
The White Star Steamship Company et subsidiaires.
Credit Lyonnais.
Le "Carleton Hotel".

Sur l'avenue Northumberland et le Strand, directement en face, il y a:

Le "Grand Hotel".
Le "Victoria Hotel".
Le "Metropole Hotel".
La gare de chemin de fer Charing-Cross.

Puis à cinq cents verges de cet angle, on trouve:

Le Colonial-Office.
Le War-Office.
L'Amirauté.
Le Conseil privé.
Le Foreign-Office.
Le Home-Office.
Le India-Office.
Le Scottish-Office.
La Trésorerie.
Le ministère de l'Agriculture.
Le Board of Trade.
Le ministère du Travail.
Le ministère de la Santé.
Département de la Sylviculture.

Voyons maintenant quel logement on y trouve. A l'heure qu'il est le bureau du haut commissaire dans Kinnaird House compte 5,238 pieds carrés; les bureaux de l'émigration dans la rue Regent en ont 5,549; le bureau des Pensions, rue Oxford, en a 1,800; et le bureau du commissaire du commerce, rue Basinghall, 700. Les quatre bureaux, absolument séparés les uns des autres et occupant des emplacements différents, ont une superficie de 13,287 pieds carrés. Le projet vise à les réunir sous un même toit et le nouvel édifice offre un expace de 26,971 pieds carrés avec un supplément possible de 3,700 pieds carrés qu'on pourra y ajouter au besoin. Je ne raconterai pas à la Chambre l'histoire de l'acquisition de ces propriétés, je reviendrai là-dessus à une autre occasion; mais en Angleterre tous ceux qui n'ont pas un intérêt pécuniaire à cette affaire, sont d'avis que le Canada a fait un marché avantageux. Personnellement je suis convaincu de l'excellence du marché; nous ne devrions avoir aucune crainte, aucun doute là-dessus. Pour moi, après avoir visité la propriété, après m'être renseigné sur ce qu'elle a coûté et sur le chiffre des loyers en relation de ceux d'autres édifices du voisinage, je suis prêt à affirmer que nous avons fait une excellente affaire.

J'ai eu aussi un privilège de passer quelques semaines en France et là j'ai rencontré l'honorable M. Roy,—non pas notre ambassadeur, pas même notre haut commissaire, mais l'agent du Canada. Malgré son titre peu imposant, M. Roy, est bien qualifié pour faire honneur au rang d'ambassadeur en France, tout comme M. Larkin fait honneur au poste qu'il occupe en Angleterre. Mais le représentant du Canada en France n'est qu'un agent. Là aussi j'ai trouvé que les conditions étaient à peu près les mêmes qu'à Londres. Je n'ai aucune hésitation à dire que les bureaux du représentant du Canada sur le boulevard des Capucines sont loin de convenir à la dignité que le Canada doit maintenir en terre française. J'affirme—et je le dis sans crainte d'être contredit par quiconque a été en France—que le bureau de M. Roy est loin d'être aussi bien que ceux qu'occupent certains hauts fonctionnaires de la Chambre et que beaucoup de députés sont ici mieux installés que ne l'est notre agent à Paris. Quand on entre dans cette longue salle, on voit une vieille table usée au milieu, de vieilles chaises usées sur les côtés, des journaux éparpillés autour et des journaux étrangers pendus au mur. C'est à peine si quinze personnes peuvent s'asseoir confortablement dans cette pièce Je voudrais bien savoir quelle a été l'impression du ministre des Finances (M. Fielding) lorsqu'il était là à étudier la merveilleuse langue française en négociant le traité avec la France? N'aurait-il pas préféré avoir un meilleur local pour recevoir comme il faut les Français distingués qu'il a rencontrés? N'aurait-il pas préféré les recevoir dans un salon mieux aménagé? Cela aurait certainement mieux convenu à la dignité du Canada.

En terminant je dirai que je me réjouis de l'exposé que le ministre intérimaire des Finances nous a fait de notre présente situation financière. J'estime qu'il sera bien accueilli par les contribuables canadiens. J'espère sincèrement que dans l'administration de nos affaires publiques on ne fera pas de fausses économies et que le développement national du Canada au haut niveau où il est arrivé ne sera pas troublé ni entravé par la crainte ou le refus de faire les dépenses adéquates—j'insiste sur ce mot—à cet égard. Nous avons un vaste domaine pour lequel il est digne de vivre et de mourir. Je n'ai pas d'autre désir ni ambition que de voir le Canada continuer son développement national en agissant à son gré, mais en restant toujours une partie constituante de la plus grande Commonwealth de nations qui soit au monde.

M. KNOX: Monsieur l'Orateur je n'ai point l'intention de parler bien longtemps dans ce débat qui a plutôt traîné en longueur. Je m'aperçois que je suis le 88e orateur depuis le commencement du débat et le 20e du groupe auquel j'appartiens. En examinant le compte-rendu officiel, je remarque que bien que certains discours aient duré près de trois heures, les orateurs de notre groupe n'ont pas parlé en moyenne plus d'une demi-heure et ce n'est pas mon intention de dépasser cette moyenne.

En ce qui concerne le budget, je dirai que les propositions qu'il contient ne sont guère de nature à m'enthousiasmer; aussi dans les brèves remarques que je vais faire, je me propose de le critiquer. On nous a fait croire, dans une occasion précédente, que les réductions qu'on effectuait allaient être suivies par d'autres; mais rien n'a suivi. On a discuté le budget de tant de points de vue différents

qu'il est plutôt difficile de l'envisager sous un jour nouveau; aussi mes remarques seront-elles générales. Tout en critiquant le Gouvernement pour ce qu'il a fait, ou plutôt ce qu'il n'a pas fait j'ajouterai que la politique de protection à outrance du parti conservateur ne saurait prendre pied aujourd'hui dans les provinces des Prairies, mais...

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous n'y avez pas été dernièrement.

M. KNOX: J'en reviens justement. Mais permettez-moi de dire qu'un parti au pouvoir depuis quatre ans comme le parti libéral, et qui n'a rien fait pour réaliser son programme, ne sera certainement pas reçu à bras ouverts par les électeurs consciencieux, surtout dans la région située à l'ouest des grands lacs. Je dois dire que les Canadiens à qui cette remarque s'applique sont aujourd'hui extrêmement vigilants. Les insouciants qui croient et répètent tout ce qu'ils entendent ne comptent plus aujourd'hui. Les gens qui réfléchissent commencent à s'apercevoir que dans le passé on s'est servi d'eux au profit des autres; ils se rendent compte qu'étant donné la production immense proportionnellement à la population, étant donné aussi la valeur des produits agricoles surtout des fermes de l'Ouest et le fait que les cultivateurs sont obligés pour vendre ces produits de soutenir la concurrence de tous les autres pays du monde, tandis qu'on les oblige à acheter ce dont ils ont besoin sur le marché domestique, restreint, protégé et onéreux, ils s'aperçoivent, dis-je, que le moment est venu de changer. La situation qu'ils ont traversée est telle qu'elle a forcé les hommes et les femmes qui en ont souffert à réfléchir profondément. Le résultat est qu'un grand nombre sont convaincus que ni l'un ni l'autre des deux grands partis politiques ne s'intéresse beaucoup à la classe agricole non plus qu'aux groupes de population dont la prospérité est étroitement liée à celle de l'agriculture. C'est pourquoi je suis convaincu que, dans l'Ouest—du moins dans les provinces des Prairies—ni la politique du parti conservateur, ni celle du parti libéral—si on en juge par leurs actes de ces dernières années—ne sont bien vues de l'élément bien pensant de la population et celui qui est assez courageux pour aller prétendre là-bas que les cultivateurs trouveront des avantages à appuyer l'un ou l'autre des partis ne sera probablement qu'une voix criant dans le désert.

Une chose qui m'a frappé c'est la similitude qui existe entre la position et la situation des Provinces maritimes et celles des provinces de l'Ouest. Elles aussi sont plus ou moins isolées et plus ou moins embarrassées par les restrictions apportées aux transports. Elles aussi se trouvent en état d'infériorité à cause du parcours long et dispendieux par chemin de fer et elles aussi tentent d'agrandir leurs ports maritimes sans le secours que les capitalistes centralisés devraient leur accorder. Il est évident que les Provinces maritimes commencent aussi à voir que la politique de parti ne les conduit à rien. Je me suis particulièrement intéressé aux discours prononcés durant ce débat par les membres des Provinces maritimes et particulièrement à celui de l'honorable député de King (I.P.-E.) (M. Hughes). Ces discours indiquent clairement le mécontentement provoqué par la situation politique et économique existante. L'éditeur de *Maritime Rights,* journal publié à Halifax, disait samedi dernier, dans son article de rédaction:

> On a souvent répété que les Provinces maritimes contenaient plus de politique au pouce carré qu'aucune autre partie du monde. On le dirait bien. Où cela nous a-t-il conduits? Sommes-nous les provinces les plus prospères du Dominion? Nous savons tous combien le contraire est vrai.
>
> Supprimez ces querelles de parti, d'un côté comme de l'autre. Armez-vous de pied en cap, cherchez ce qui fera la prospérité de nos provinces et vous obtiendrez le succès. Nous avons le pays, nous avons les ressources, nous avons les hommes, nous avons aussi les capitaux et nous pouvons trouver ce qui nous manque. Il n'y a rien qui aille mal dans les Provinces maritimes. Tout le mal provient de nous, le peuple. Oubliez les partis et vous sentirez un sang nouveau rajeunir vos veines? Jetez un regard autour de vous et voyez quel désordre règne en général, puis demandez-vous qui est à blâmer. La réponse sera aussi claire que le jour: Vous-mêmes.

Ayant lu cela et sachant qu'aucune région du Dominion n'a respecté la politique de parti aussi fidèlement ou aussi longtemps et avec moins de résultats que les Provinces maritimes, je suis convaincu que la psychologie du mouvement qui se produit actuellement dans ces provinces est absolument identique à celle qui anime les provinces de l'Ouest et une partie de l'Ontario, sauf peut-être, que le mouvement est moins avancé. Je suis aussi persuadé qu'au fond de leur cœur, les citoyens des Provinces maritimes ne sont pas satisfaits du système actuel de partis. C'est pourquoi je n'hésite nullement à leur lancer cette antique invitation des Macédoniens: "Venez à notre aide" que je pourrais paraphraser en langage moderne par: Joignez-vous à nous, le moment est propice."

Je fais appel à votre indulgence, monsieur l'Orateur, afin de revenir pendant quelques instants sur certaines questions plus ou moins locales et qui, si elles ne sont pas directement liées au budget aujourd'hui peuvent avoir un jour ou l'autre une portée considérable sur les finances du pays. Je désire parler d'abord de la nécessité d'arpenter les terres du nord

de la Saskatchewan, au sud du lac La Ronge. Je puis ajouter que le lac La Ronge est d'étendue considérable; je crois qu'il couvre environ 400 milles carrés. Il est entouré d'une formation rocheuse. Cette fondation de roc est un prolongement de la chaîne des Laurentides qui commence dans la province de Québec, traverse le nord de l'Ontario et du Manitoba puis pénètre le nord de la Saskatchewan. Jusqu'ici, à cause des difficultés d'accès, cette partie de la chaîne des Laurentides qui se trouve au nord de la Saskatchewan n'a été que peu explorée. Maintenant, il existe une route carrossable construite par le gouvernement provincial entre Prince-Albert et le lac Montréal, distant de soixante milles, puis il y a ensuite de bonnes communications par eau jusqu'au lac La Ronge et même jusqu'à la rivière Churchill et l'extrême nord. Je désirerais qu'on s'occupât de cette région en faisant l'arpentage des bords du lac, suivi d'un relevé en aéroplane, comme cela s'est fait dans d'autres parties du nord, afin que les prospecteurs qui vont dans ces régions aient quelque chose sur quoi se fier. Cette partie de la formation laurentienne contient des minerais comme ceux qu'on a trouvés dans les autres parties; l'or et le cuivre. Mais elle contient aussi ce qu'on n'a pas trouvé ailleurs, c'est-à-dire du charbon. Pour le prouver je vais lire deux extraits de discours prononcés à la législature par l'honorable C. A. Dunning, premier ministre de la province.

Le premier a été prononcé le 23 novembre 1920, et il est rapporté aux pages 40 et 41 des documents de la session de cette année-là. L'honorable M. Dunning dit:

Je devrais mentionner ici l'exploration préliminaire entreprise dans le nord, l'été dernier. Elle a été l'objet d'une certaine publicité. Le Gouvernement voulait savoir ce qui en était définitivement des nouvelles de l'existence de gisements houillers dans le voisinage du lac La-Rouge, nouvelles répandues constamment depuis plusieurs années par les sauvages, les trappeurs, les agents de la compagnie de la baie d'Hudson et les missionnaires. Une expédition fut organisée afin d'aller s'assurer s'il se trouvait réellement de la houille et d'en rapporter des échantillons.

J'ai dit de quelle énorme importance économique serait un gisement houiller dans cette région du nord; il déterminerait une mise en valeur extraordinaire. Tout en cherchant la houille, l'expédition a fait l'exploration d'une bonne partie de la région nord-est de le province, le voyage couvrant en tout plus de mille milles au nord et au nord-est de Prince-Albert.

Naturellement, les explorateurs ne pouvaient pas, en couvrant une pareille étendue, faire des recherches minutieuses. Ce travail reste au prospecteur disposé à voyager sac au dos, et pic et pelle en mains, à tout risque. Aucun service d'Etat ne s'est encore organisé pour remplacer le prospecteur en quête de gisements précieux.

J'ai en ce moment la plus grande partie du rapport de cette exploration. L'expédition était dirigée par le lieutenant-colonel Garner, dont le journal que j'ai ici, intéressant à lire, contient beaucoup de renseignements sur ce que l'on peut s'attendre à trouver dans cette partie du nord. Je n'ai pas encore le rapport de l'expert en géologie et en mines de la province, mais je puis dire qu'il existe là des gisements de houille. C'est une houille semblable à celle que l'on trouve dans le sud, un lignite de qualité inférieure. Il est difficile de dire s'il sera possible de lui donner une valeur commerciale, mais sans vouloir être trop optimiste, la situation des dépôts, la nature du terrain sus-jacent et des matériaux sous-jacents portent à espérer de bien meilleurs filons dans le voisinage. Au fond des veines dérivantes se trouve aussi du charbon.

* * *

L'expédition a rapporté un échantillon de sable blanc pur que j'ai en ma possession et dont l'analyse a révélé une proportion de 99 p. 100 de silice pure, ce qui en fait un excellent sable à verre. Ce dépôt se trouve à 150 milles au nord de Prince-Albert. La fabrication du verre ne demande en outre que du sulfate de soude très pur et un peu de chaux. On trouve le sulfate de soude et le combustible en très grande quantité dans notre province, et il semble possible d'y établir plus tard l'industrie du verre.

Le deuxième extrait est d'un discours prononcé le 24 janvier 1922, et traitant du même sujet. M. Dunning dit:

Cet été, le Gouvernement a choisi comme champ d'exploration l'endroit apparemment le plus logique et l'expédition a reçu instruction de s'occuper de la région du lac et des montagnes Wapawekka dans le voisinage sud du lac La-Rouge. Je ne crois pas que cette région eût été explorée auparavant. Dans le nord, l'on voyage surtout par eau et l'expédition croit avoir visité cet été des endroits que les sauvages eux-mêmes connaissaient peu. L'expédition n'a pas trouvé beaucoup de gisements de houille ou de pétrole. Je préférerais la découverte de gisements de houille à celle de gisement d'or ou de cuivre dans le nord de notre province. La meilleure garantie de progrès, dans la région nord au point de vue agricole et chemin de fer, serait la découverte de bonne houilles au delà de la limite actuelle de colonisation. Une bonne houille appropriée, par exemple, à l'usage des hauts fourneaux déterminerait l'exploitation sur une grande échelle des mines de cuivre situées sur la frontière Manitoba-Saskatchewan dont le minerai doit actuellement s'expédier à Trail dans la Colombie-Anglaise pour y être fondu. Une houille convenable pour la fusion créérait dans le nord une activité semblable à celle qui se produisit dans l'Ontario-Nord dans les circonstances semblables ou bien plus difficiles. J'espérais que cette expédition découvrirait un bon charbon. L'exploration de l'an dernier confirma les nouvelles de l'existence de houille rapportées par les sauvages, les prospecteurs et les voyageurs avant la colonisation de cette région. Il est vrai que la houille y existe.

Je désire ajouter un court extrait du rapport de M. J. B. Tyrrell inséré dans le compte rendu des explorations géologiques pour 1892. M. Tyrrell est un explorateur et un géologue de marque. Ce rapport traite des lignites qu'il a rencontrés sur les bancs de la rivière Saskatchewan, à 7 milles à l'est de Prince-Albert, à un endroit nommé Red-Cliff. Voici ce qu'il en dit:

Ce sable est constitué par les lits de grains de quartz séparés par des cloisons formées de fragments de lignite noirs, ceux-ci étant parfois bien arrondis et atteignant un pouce ou plus de diamètre. Il y a là une grande quantité de ce lignite, et il entre pour une forte pro-

portion dans le dépôt sableux dont je n'ai pas pu déterminer l'épaisseur.

Les grains et les fragments de lignite ont évidemment été transportés assez loin par les eaux et déposés en couches distinctes dans le dépôt, grâce à la puissance variable des courants. Toutefois, ils sont ici en trop grande abondance pour que l'on puisse supposer qu'ils proviennent des gisements houillers observés sur le cours d'eau, le plus rapproché de ces gisements étant à l'embouchure du ruisseau aux Œufs (Egg Creek) 400 milles en amont. Selon toute probabilité, ils dérivent d'un dépôt peu éloigné, actuellement recouvert par le drift.

Pour s'assurer s'il existe un tel dépôt houiller dans les environs, si les sables de la formation du Dakota qui existent ici sont bitumineux, et enfin pour déterminer la nature précise des terrains crétacés de cette région presque tout entière revêtu d'un manteau de drift, il serait de la plus haute importance de pratiquer un trou de sonde jusqu'au niveau des formations poléozoïques. La découverte d'un gisement de houille ou d'un réservoir de pétrole ferait plus que solder les frais d'une telle exploration.

Je prétends donc qu'une exploration comme celle que je propose serait très avantageuse pour les prospecteurs qui pourraient ainsi se procurer des cartes de la région nord et je demande que cette exploration soit comprise dans les travaux de cette année. Nous avons déjà les ingénieurs à l'emploi du département et nous avons les aéroplanes qui s'occupent de ce genre de travail, de sorte que je ne demande pas de nouvelles dépenses.

Je veux toucher à un autre point: l'établissement des soldats sur des terres; j'ai toujours espéré et j'espère encore que ce projet tournera à l'avantage des soldats-colons, mais il est certain qu'une nouvelle évaluation, comme celle qu'a proposée le comité parlementaire spécial de l'an dernier, est absolument nécessaire, et il n'existe aucune raison de retarder cette mesure si on veut maintenir la confiance des hommes. Il y a quelque temps, il fut question de fermer le bureau d'établissement des soldats à Prince-Albert et de transférer la besogne et l'inspection aux deux autres bureaux de la province, bien que le district de Prince-Albert comptât un plus grand nombre d'hommes que l'un ou l'autre des deux autres. Ce bureau n'a peut-être pas prêté autant d'argent, mais suivant l'esprit qui a présidé à la rédaction du projet de loi, celui de voir au bien-être des hommes, et non d'administrer les fonds, on devrait songer d'abord au succès des soldats-colons.

Je constate de plus que le bureau de Prince-Albert a la surveillance sur un plus grand nombre d'acres de terrain, sous le régime de cette loi, que l'un ou l'autre des deux autres bureaux de la province, le total étant de 756,410 acres pour Prince-Albert, soit 226,005 et 88,923 acres de plus que Saskatoon et Regina, respectivement. Au point de vue du nombre d'acres, Prince-Albert occupe le quatrième rang dans tout le Dominion qui compte 13 districts.

Pour ce qui est du nombre d'hommes établis sur des terres sous le régime de cette loi, Prince-Albert en compte 3,145, soit 579 de plus que Saskatoon et 201 de plus que Regina. A ce point de vue, ce district occupe également le quatrième rang. Au point de vue de la somme des prêts remboursés, Prince-Albert vient facilement en tête de la liste pour ce qui est de la Saskatchewan. Il serait peut-être intéressant de savoir dans quelle partie du Dominion les soldats-colons ont remporté le plus grand succès. Il est facile d'en juger par le nombre des prêts liquidés que l'on peut considérer comme des insuccès. Sous ce rapport, le district de Prince-Albert a un pourcentage d'échecs beaucoup moins élevé que tout autre district du Dominion.

Je n'en suis pas surpris, vraiment, car j'y fais de la culture depuis trente-cinq ans, et je n'hésite pas à dire que l'an dernier fut la seule année que l'on pourrait appeler mauvaise dans toute cette période. J'ai ici le calcul sur le pourcentage d'échecs dans les treize districts. Le rapport de la commission d'établissement ne donne pas les pourcentages, mais on peut se fier à ceux que j'ai obtenus. Je trouve que ces pourcentages d'insuccès ou des liquidations à Prince-Albert a été de 11.7. Je vais les citer par ordre de mérite, en commençant par les districts dont le pourcentage est le moins élevé. Le district qui suit Prince-Albert est celui de l'île du Prince-Edouard dont le pourcentage est de 17.11. Saskatoon vient juste ensuite avec 17.14, et Vernon, (Colombie-Anglaise), suit avec 18.21. Les pourcentages sont comme suit:

Bureaux	Pourcentage
Prince-Albert	11.7
Ile du Prince-Edouard	17.11
Saskatoon	17.14
Vernon, C.-B.	18.21
Ontario	18.22
Regina	18.9
Calgary	19.3
Nouvelle-Ecosse	19.4
Vancouver	20.6
Edmonton	24.2
Nouveau-Brunswick	25.9
Manitoba	30.04
Québec	38.6
Dominion, total	21.5

Comparativement parlant, monsieur l'Orateur, je dirai que le district de Prince-Albert a été bien administré, et j'espère sincèrement, nous n'entendrons plus parler de la fermeture du bureau tant que les hommes en auront besoin.

L'hon. M. ROBB: A titre de renseignement, je demanderai si les pourcentages sont basés sur les districts en général, ou sur les districts environnants?

M. KNOX: J'ai les pourcentages pour les différents districts, et Prince-Albert arrive en tête avec un pourcentage de 11.7 comparé à 17.11 pour le second. Ces chiffres tiennent comptent des conditions locales.

Je veux discuter brièvement une autre question—je veux parler de la conversion du ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) à l'idée du chemin de fer de la baie d'Hudson. Au cours des nombreux débats, monsieur l'Orateur, auxquels j'ai pris part en faveur du parachèvement de cette ligne de la baie d'Hudson, je me suis souvent demandé pourquoi l'honorable ministre ne nous prêtait pas le concours de son influence. Mais les nuages se sont dissipés au cours du discours de trois heures qu'il a prononcé, et il nous a informé qu'à la suite de son voyage sur cette voie ferrée, jusqu'aux rapides Kettle,—où il se trouvait encore à 92 milles de la baie,—il se faisait l'avocat du projet, et déclarait que la baie d'Hudson était le débouché naturel des Provinces des prairies. Il ranima alors nos espérances. Puis il laissa connaître le fond de sa pensée en informant la Chambre que les ingénieurs, les navigateurs et les autres personnages qui avaient comparé sur place les mérites respectifs de Port-Nelson et de Fort-Churchill avaient commis une grave erreur en choisissant le mauvais port et en y dépensant plus de 5 millions; il suggéra une trève d'une durée indéfinie en attendant le résultat de recherches ultérieures en vue de déterminer où devrait être le port terminus en eau profonde.

La Chambre admettra sûrement avec moi qu'il est très regrettable que l'honorable ministre n'ait pas visité Kettle-Rapids voilà plusieurs années. Mais pourquoi ne s'est-il pas rendu à la baie? Ce n'est pas en restant à Kettle-Rapids qu'il pouvait apprendre si le terminus actuel est convenable ou non, car il s'y trouvait à 92 milles de la mer. Nous sommes presque forcés de conclure que sa décision était prise avant son départ pour Kettle-Rapids. Une telle déclaration, arrivant en ce moment, me semble quelque peu louche et faite en vue de faire dévier la question; c'est une nouvelle excuse pour obtenir encore un délai. J'espère, monsieur l'Orateur, qu'il me sera donné prochainement de parler de nouveau sur ce sujet.

M. EULER: Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de répondre aux observations de mon honorable ami qui vient de terminer un excellent discours, si ce n'est pour dire, sans vouloir offenser mes bon amis de l'autre côté, que j'espère que son petit-fils viendra un jour en cette Chambre et qu'il aura encore l'occasion de prôner l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson.

La seule excuse, monsieur, que j'aie de prendre part à ce débat déjà excessivement long est mon désir de supplier le Gouvernement de porter attention à une suggestion qui, dans mon humble opinion, est d'une importance vitale pour le Canada. Il s'agit des chemins de fer nationaux. Je conçois qu'il vaudrait mieux attendre la discussion des crédits pour parler des chemins de fer, mais de ce côté-ci de la Chambre, on a fait certaines observations sur l'opportunité de disposer du National-Canadien, observations qui ne devraient pas être laissées sans réponse. Je désire aussi parler très brièvement, de quelques autres questions se rattachant davantage à ce débat.

Je dirai d'abord que je ne suis pas pessimiste quant à l'avenir du Canada et que je n'ai aucune sympathie pour ceux qui, peut-être inconsciemment, par les observations qu'ils font en cette Chambre, contribuent à détruire la réputation et le crédit du Canada à l'étranger et, ce qui est infiniment pis selon moi, détruisent la confiance des Canadiens dans leur propre pays. Notre dette, monsieur l'Orateur, est énorme; nos obligations annuelles, qui sont d'environ 340 millions, nous obligent à imposer des taxes constituant un très lourd fardeau; mais ce serait folie de la part des députés de ce côté-ci de la Chambre et presque trahison de la part des membres de n'importe quel parti d'exagérer indûment la gravité de notre situation financière; il ne serait pas sage non plus de nier qu'elle soit grave. Je ne veux faire ni l'un ni l'autre, mais je proposerai, au meilleur de ma connaissance, quelques suggestions sur ce que le Gouvernement peut faire pour remédier à la situation.

Je félicite le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) pour la façon dont il a présenté le budget. Je ne le fais pas de la manière ordinaire que l'on attend parfois d'un partisan du Gouvernement. Le budget nous donne certains motifs de satisfaction. Avec la diminution des revenus, le peuple apprend avec surprise et plaisir qu'au lieu d'avoir un gros déficit, nous avons un petit surplus. Il est vrai que nos amis les conservateurs et même quelques-uns de nos amis les progressistes ont calculé qu'avec les dépenses de premier établissement faites pour les chemins de fer nationaux, nous avons un très gros déficit. Mais j'ai déjà expliqué clairement mon attitude là-dessus et je ne vais pas perdre de temps à la discuter maintenant. En félicitant le Gouvernement pour le budget, je ne veux pas dire que j'approuve tout, actions et omissions, car il y a eu, selon moi, quelques erreurs d'omission.

J'aurais aimé à voir abolir complètement ce que l'on appelle parfois les taxes de "nuisance". Dès le premier jour où les impôts du timbre furent introduits par l'ancien gouvernement, je condamnai cette forme de taxation. C'est avec raison, je crois, qu'on les appelle des taxes vexatoires. Si jamais des taxes furent inventées pour molester le public, on peut difficilement concevoir quelque chose de mieux fait pour cela. La taxe sur les reçus est dans la même catégorie. D'après moi, cette forme de taxation est absolument illogique et elle n'a qu'une excuse, c'est de rapporter des revenus.

M. MARLER: Quelle taxe?

M. EULER: La taxe sur les chèques, les reçus et les documents du commerce en général. J'aurais aussi aimé à voir une réduction du tarif postal, convaincu que le retour aux chiffres d'avant-guerre n'aurait pas causé de perte dans les revenus. A ce sujet, j'aimerais à lire un extrait d'un article du *Canadian Milling and Grain Journal*:

Pour stimuler les affaires

A la suite du changement de gouvernement en Grande-Bretagne, le *Manchester Guardian Commercial* a envoyé des lettres-circulaires à quatorze des hommes d'affaires en vue de cette ville, leur demandant d'indiquer le meilleur moyen que l'administration Baldwin pourrait prendre pour stimuler le commerce. Les réponses démontrèrent que, tandis que plusieurs des correspondants exprimaient des opinions éclairées et originales sur le sujet, ils s'entendaient sur un point, qui ne peut manquer d'intéresser le Canada. Sur les quatorze correspondants, sept déclarèrent que si le Gouvernement abolissait les impôts sur les chèques et les reçus et s'il réduisait le prix du port des lettres au niveau d'avant-guerre, le commerce de tout le royaume en recevrait une nouvelle impulsion. Ottawa pourrait peut-être s'inspirer de ce fait.

J'attire également l'attention sur ce que je considère comme une ou deux défectuosités de la présente taxe sur les ventes. Le marchand de gros ou le manufacturier devient, sous l'empire de la loi relative à la taxe des ventes, le percepteur de l'impôt. Il inclut le montant de cet impôt dans les factures qu'il envoie à ses clients et il fait ses remises au Gouvernement chaque mois; du moins, je crois qu'il le fait chaque mois. Bien souvent, il n'a pas encore perçu l'impôt de son client quand il transmet les fonds à Ottawa. Il est arrivé fréquemment, et je connais des cas de ce genre, que les manufacturiers aient vendu de grandes quantités de marchandises à des détaillants d'autres provinces, versé l'impôt au Gouvernement et que plus tard, ces détaillants aient fait faillite sans payer ni le montant principal des factures, ni la taxe. Néanmoins le Gouvernement exige du manufacturier le versement de l'impôt. Il se trouve dans la position déplorable, non seulement de perdre son capital, mais aussi de verser l'impôt quand il n'était pas réellement obligé de le faire. Dans des cas de ce genre, il me semble que, si l'on n'a pas remboursé le manufacturier, il devrait bénéficier d'une détaxe égale au montant qu'il a versé au sujet de cet impôt.

Il est une autre défectuosité de la loi que je voudrais signaler. C'est une inégalité de traitement que je considère injuste; et je n'aimerais que les membres de la Chambre croient que j'aie un intérêt quelconque en cette affaire. Il s'agit des imprimeurs. Nous avons une loi qui exempte de la taxe des ventes tous les imprimeurs dont le chiffre annuel d'affaires est de moins de $10,000. Un homme dont le commerce est, mettons, de $9,990, est exempt de la taxe sur les ventes, tandis que l'homme dont le chiffre d'affaires est de $10,010 y est assujetti. Il me semble que c'est une injustice criante et qu'on devrait y mettre fin. Je la crois absolument injustifiable.

M. GOULD: L'honorable député admet-il, comme axiome, que le public désapprouve les impôts en autant qu'il les comprend?

M. EULER: Je ne suis pas sûr de saisir la signification de la question de mon honorable collègue.

M. GOULD: Les gens, qui comprennent mieux la portée de la taxe en question, s'y opposent d'autant plus. C'est-à-dire qu'ils saisissent mieux la portée des impôts directs que celle des impôts indirects.

M. EULER: Je ne parle que d'impôt direct, dans le cas dont il s'agit. Je ne vois pas pourquoi un homme dont le chiffre d'affaires est un peu moindre que celui d'un autre soit exempt d'une taxe quelconque, tandis que l'homme dont le chiffre d'affaires est un peu supérieur y soit assujetti. Il n'y a aucune raison pour que personne soit exempt de la taxe sur les ventes, du moins parmi les gens engagés dans un commerce donné.

M. GOULD: Je voulais dire qu'une personne qui étudie le principe des impôts saisira plus facilement la portée de l'impôt direct que de l'impôt indirect et, par conséquent, désapprouvera plus volontiers le premier.

M. HUGHES: Au sujet de la taxe des ventes imposée aux imprimeurs, quelle modification, le cas échéant, proposerait mon honorable ami?

M. EULER: Je crois que cela saute aux yeux: je dirais que tous les imprimeurs devraient être assujettis à l'impôt. J'aimerais parler de certaines remarques faites par des honorables députés de la gauche conservatrice. L'honorable représentant de Fort-William (l'hon. M. Manion), qui, je regrette de

le constater, n'est pas à son siège, a prononcé un excellent discours il y a quelques semaines. Si j'avais à critiquer ses paroles de quelque façon—mais, naturellement je n'ai pas le droit de sermonner personne—je dirais que la sévérité de son ton n'a rien ajouté à la force de son argumentation. Je pense aussi qu'il cita certains chiffres un peu inconsidérément, mais je ne traiterai pas ce point à présent. Son discours était intéressant. Je fus surpris de l'entendre citer, à l'appui de ses affirmations, un homme comme le président Coolidge, qui, après tout, est un Américain et non absolument dépourvu de préjugés. Il a également fait allusion à certains événements historiques; et ses paroles, à propos de mon honorable ami le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb), ne furent pas tout à fait aussi courtoises qu'elles auraient pu l'être. Je me rappelle une allusion intéressante qu'il a faite à l'histoire ancienne: il parla de Néron jouant du luth pendant que Rome brûlait, et il établit une comparaison entre cet événement et les agissements du Gouvernement. J'étais presque sûr, quand il prononça ces paroles, qu'il se disposait à parler d'un autre événement historique de haut intérêt et faire une autre comparaison avec cet incident bien connu des Gaulois aux portes de Rome et des habitants de cette ville sauvés par le cri des oies.

Il a aussi reproché aux députés de ce côté-ci de la Chambre (la droite) de manquer d'unanimité. Il voulait parler, j'imagine, des divergences d'opinions qui se manifestent de ce côté-ci au sujet du tarif et de l'étatisation. Il a raison quant à cela. De notre côté, nous avons des députés qui sont favorables au régime protecteur; deux ou trois, peut-être, qui favorisent le libre-échange; d'autres ont foi dans un tarif fiscal ou, disons, un régime protecteur modéré. Mais la même chose existe chez nos amis de la gauche conservatrice. Je pourrais fort bien rappeler la proposition faite l'année dernière par l'honorable député de Kent (N.-B.) (M. Doucet), en faveur d'un tarif plus élevé. De même pourrais-je faire revivre celle de l'honorable député de Macleod (M. Coote) favorisant l'abaissement des droits sur les automobiles et que mon collègue de Kent appuya de son vote.

M. DOUCET: S'il veut bien me le permettre je rappellerai à mon honorable ami que l'amendement de l'année dernière était en faveur du maintien du tarif, de la stabilité fiscale—une politique fiscale maintenue; tandis que la résolution de cette année à laquelle mon honorable ami fait allusion, porte sur l'abaissement d'un droit plus élevé que celui prélevé sur aucun autre article importé en ce pays.

M. EULER: Je ne cherche pas à incriminer mon honorable ami pour avoir voté d'une façon ou d'une autre. Je ne fais que signaler que c'est un peu comme la pelle qui se moque du fourgon. Nous avons aussi vu des députés des Provinces maritimes, même un ayant fait partie de l'ancien gouvernement unioniste—l'honorable député de Saint-Jean-et-Albert (M. Baxter), voter en faveur d'un abaissement du tarif. De même en agirent les honorables députés de Sunbury-York (M. Hanson) et de Royal (M. Jones). Encore une fois, je ne leur en fais pas un crime; il n'est pas moins vrai que les députés ont voté selon leur propre intérêt, qu'il s'agisse du tarif ou non; il arrivera même qu'ils voteront contre leur propre chef.

Je pourrais aussi parler d'une autre question au sujet de laquelle nos amis d'en face (les progressistes) nous reprochent de manquer de logique; je veux parler de l'étatisation. Beaucoup de mes collègues de ce côté-ci—j'ai de la peine a le dire—ne sont pas favorables à l'étatisation, tandis que d'autres, dont je suis, ont foi dans ce principe. A ce sujet nos amis d'en face ont été peu loquaces; si je ne me trompe, un seul d'entre-eux, l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) s'est déclaré en faveur du principe, au cours de la présente session et quoique dispersés parmi les membres de ce parti, il y a ceux qui, autrefois, ont vigoureusement appuyé cette politique.

Nous avons maintenant l'amendement réclamant un abaissement de l'impôt sur les ventes; on ne l'a pas beaucoup discuté. En théorie, monsieur l'Orateur, je suis en faveur de cet amendement. De même avons-nous vu avant l'ouverture de la session une proposition du très honorable chef de l'opposition en faveur de l'abaissement des tarifs du transport des marchandises, tant dans l'Est que dans l'Ouest. Quant aux deux propositions je ne les rappelles que pour signaler que toutes veulent dire des diminutions de recettes pour le pays, sans que nous ayons entendu parler de compenser cette perte par d'autres recettes.

L'honorable député de Sunbury-York a condamné des accords comme celui du pas du Nid-de-Corbeau. Il n'est pas à son siège et je ne voudrais pas commettre d'injustice à son égard; toutefois je crois le traduire correctement. Il s'est déclaré tout-à-fait opposé à des accords en faveur d'un groupe de la population ou de la population d'une partie du pays au détriment des autres groupes. C'est là un principe très sain; mais précisément dans ce discours il réclamait pour la popula-

tion des Provinces maritimes des égards particuliers en matière de tarifs des chemins de fer. Je ne vois là aucune logique.

Il y aurait, monsieur l'Orateur, beaucoup d'autres sujets dont je voudrais m'occuper, mais je me limiterai à ceux m'apparaissant de plus grande importance à l'heure présente. Il est vrai que l'inactivité s'évit au Canada, mais je ne la crois pas plus grande ici qu'aux Etats-Unis. Seulement, je voudrais un peu parler des causes, et si possible, proposer un remède. Selon moi cet état de choses est attribuable à trois causes principales: on s'est trop adonné à l'industrie; un manque de confiance chez les hommes d'affaires pour des raisons dont je parlerai à l'instant et enfin, la principale, les impôts trop élevés.

Pour ce qui est de l'industrie je ferai remarquer qu'au cours des années prospères de la guerre, et plus tard, en 1920, les manufacturiers—je ne leur en fais pas de reproche —ont donné à leurs établissement un élan que l'état des affaires du pays ne justifiait pas; la hausse et la multiplication des impôts vinrent ensuite, puis le coût s'éléva tandis que s'abaissait le pouvoir d'achat de la population. Voilà les deux causes qui ont incité les industries à donner plus d'essor à leurs établissements. Nous avons en ce pays plus de fabriques qu'il n'en faut pour répondre aux besoins du peuple canadien. Si cette assertion est fondée, la nécessité de nous ouvrir des débouchés à l'étranger en découle clairement, et je suis heureux de dire que le Gouvernement fait quelque chose en ce sens.

Mais, monsieur l'Orateur, si nous voulons nous ouvrir des débouchés à l'étranger, allons-y avec méthode. Je ne crois pas au régime tutélaire comme principe politique, mais à mon sens, le Gouvernement ou le ministère du Commerce devrait établir en tout pays où nous pouvons espérer faire des affaires, des agents commerciaux pour y faire mousser notre commerce.

M. FORKE: Malgré mon entier assentiment à ce que vient de dire l'honorable député, aura-t-il l'obligeance d'expliquer—c'est un simple renseignement que je demande—comment allons-nous entrer en concurrence sur les marchés étrangers, quand on nous serine continuellement que les fabricants canadiens sont incapables de faire face à leurs compétiteurs sur les marchés étrangers, à cause du faible prix de revient de la production en ces autres pays?

M. EULER: L'honorable député donne dans une erreur fort répandue, Quand nous parlons des marchés étrangers et de la production à bon marché, nous ne voulons pas signifier que tous les pays du monde soient dans cette situation. Il existe certains pays en Europe, aujourd'hui, qui fabriquent certaines catégories d'articles touchant lesquelles les fabricants canadiens ne peuvent les concurrencer actuellement, mais il y a certains pays où nous pouvons vendre des produits, à preuve le traité de commerce projeté avec l'Australie et l'assertion de l'honorable député d'Ottawa (M. Chevrier) que nous devrions être en mesure de faire plus d'affaires avec l'Afrique du Sud.

M. FORKE: Je tiens à être bien compris. Je ne crois pas à ces arguments, pour ma part. Je ne fais que vous les mentionner.

M. EULER: Je ne trouve pas à redire aux objections de l'honorable député contre ma thèse.

M. FORKE: Je ne parle pas de votre thèse, mais de l'idée que nous ne pouvons pas concurrencer les autres pays. Nous le pouvons, à mon avis, en sachant nous y prendre.

M. EULER: J'expose simplement cette situation-ci à mon honorable ami—et je ne voudrais qu'il me prît en aucun sens pour un protectionniste à tous crins: il conviendra, je pense, que dans certains pays européens à tout le moins, et en Asie de même, le coût de la main-d'œuvre est beaucoup inférieur à ce qu'il est au Canada ou aux Etats-Unis. Si les salaires sont plus élevés aux Etats-Unis qu'au Canada, les Canadiens seront naturellement attirés vers les Etats-Unis. C'est logique, je crois.

M. FORKE: Si la vie n'est pas plus chère aux Etats-Unis.

M. EULER: Admettons-le. A mon avis, le coût de la vie est presque le même au Canada et aux Etats-Unis. Si les salaires sont plus élevés aux Etats-Unis qu'au Canada, les Canadiens iront naturellement aux Etats-Unis. Si les salaires sont aussi élevés au Canada qu'aux Etats-Unis et s'ils sont plus bas en Europe, j'affirme qu'il est très difficile pour les Canadiens d'entrer en concurrence avec la main-d'œuvre faiblement rémunérée d'Europe. Je n'entends pas du tout, monsieur l'Orateur, faire aujourd'hui une longue dissertation sur le tarif.

L'hon. M. STEVENS: Au dire de l'honorable député, l'un de nos embarras au Canada, c'est l'industrialisme excessif. Vu nos importations de 140 millions de produits en fer et en acier, l'an dernier, soutiendra-t-il quand même que nous souffrons d'industrialisme sur ce point?

M. EULER: Je ne l'affirmerais pas du fer et de l'acier, non; je parlais tout à fait en général. Quant aux Etats-Unis, monsieur l'Orateur, il est grandement temps, à mon sens, pour fins commerciales comme pour le respect que nous nous devons à nous-mêmes, de nommer un représentant à Washington. Je me souviens fort bien que l'ancien gouvernement avait ouvert un crédit à cette fin. Mais il n'a jamais nommé de titulaire et ce gouvernement-ci a fait preuve de la même négligence. Pour ma part, je ne puis comprendre la raison de ce long atermoiement quand de tous côtés on reconnaît l'à-propos de la mesure. Nous ferions aussi bien d'admettre que nos intérêts sont indissolublement liés à ceux des Etats-Unis. Ceux-ci ne le font pas, mais ils devront en dernier ressort se rendre compte qu'ils ne peuvent jouir d'une prospérité permanente sans obéir à la loi économique bien connue qu'ils ne peuvent espérer vendre sans acheter. Un économiste américain bien connu a exprimé l'opinion que si nous, Canadiens, nous survivons encore une période décennale, les Etats-Unis auront une population de 135 millions, et ils achèteront toutes les denrées alimentaires que le Canada pourra produire. Nous devrions, dis-je, nous mettre en mesure de faire face à cette situation, à mesure qu'elle se produira, et l'une des choses que nous devrions faire, c'est de nommer un représentant canadien à Washington, comme un pas nécessaire dans ce sens.

J'ai parlé tout à l'heure d'un manque de confiance. Nos collègues de l'opposition affirment que le tarif nécessite des changements et que l'instabilité de ce même tarif paralyse l'industrie et cause partout la méfiance. Il y a du vrai. Mon sentiment à ce sujet est bien connu. Je n'en ai pas changé depuis l'année dernière; il est le même depuis huit ans que je fais partie de la Chambre.

Je n'y reviendrai pas en détail. Je me bornerai à répéter que le tarif doit être agencé de manière à réserver une portion raisonnable du marché national aux industriels et aux ouvriers canadiens. L'année dernière j'ai voté contre les modifications proposées par le Gouvernement, non parce qu'elles étaient considérables, extraordinaires, non parce qu'elle faisaient tort à des industries locales de ma circonscription; mais parce que j'estimais qu'avant d'opérer des changements dans le tarif douanier il est indispensable de faire une étude des effets probables de ces modifications dans la pratique. J'ai, à cette occasion, proposé l'institution d'une commission du tarif, non composée de politiciens, mais d'hommes ayant qualité pour mener une enquête sur nos industries et armés du pouvoir de se faire communiquer tout renseignement propre à éclairer le Gouvernement et le Parlement et à leur permettre d'entreprendre une revision utile du tarif douanier.

M. HOEY: Votre commission pourrait-elle se renseigner sur les frais de production dans les pays étrangers? L'orateur a dû entendre parler des efforts tentés par la commission américaine pour s'informer à ce sujet en Allemagne et en France; mais elle a échoué et elle a renoncé à baser les droits du tarif sur le coût de production.

M. EULER: Le coût de production n'est qu'un des éléments du problème.

M. HOEY: Un élément très important.

M. EULER: Des experts comptables se renseigneront sans trop de difficulté sur le coût de production en examinant les écritures des établissements industriels.

M. HOEY: Dans les pays étrangers?

M. EULER: Non, pas à l'étranger. Il faudrait se contenter de déclarations volontaires.

M. HOEY: Alors, vous manquerez de points de comparaison.

M. EULER: Du temps de nos prédécesseurs au pouvoir, quand on a voulu appliquer la clause contre le "dumping" en se fondant sur le coût de la fabrication aux Etats-Unis, cette clause n'a pu jouer, par la raison que nos experts ne furent pas admis à porter leur enquête sur les établissements américains aux Etats-Unis.

L'hon. M. STEVENS: Ils le font aujourd'hui.

M. EULER: J'imagine qu'un agent canadien ne pourrait facilement se transporter aux Etats-Unis et y faire une telle enquête dans les établissements américains, se faisant communiquer leurs livres de comptes et le reste.

L'hon. M. STEVENS: Le service d'inspection de la douane vérifie de cette manière le coût de fabrication des marchandises importées.

M. EULER: Cette vérification a lieu comme ceci. Si un envoi est facturé trop bas, au jugement de l'inspecteur canadien, celui-ci va à New-York ou Boston et vérifie les prix marqués sur la facture en les comparant avec ceux qui ont cours aux points d'expédition.

L'hon. M. ROBB: C'est ainsi qu'on apprend le prix courant aux Etats-Unis.

M. EULER: Le prix courant, c'est exact. Je félicite le Gouvernement et le premier ministre en particulier pour la création pro-

jetée de cette commission. Elle comptera au nombre de ses membres quelques fonctionnaires du département des Douanes. Je ne m'y oppose pas; mais la commission devrait surtout se composer d'hommes qualifiés pour cette fonction et possédant une autorité suffisante.

M. HOEY: Il faudra les faire venir d'ailleurs.

M. EULER: Nous leur appliquerons le tarif douanier. Si l'on ne compose pas la commission avec des experts comme ceux que je recommande, elle fera peut-être plus de mal que de bien. Mais si ses membres sont des hommes compétents, elle pourra rendre les plus grands services. Elle inspirerait toute confiance au monde industriel, car il se dira qu'avant toute modification elle les convoquerait pour exposer leur point de vue. Ce serait le vrai moyen de soustraire le tarif aux influences politiques, pas entièrement, toutefois car en dernier ressort la responsabilité de prélever les impôts et de fixer les droits doit appartenir au Gouvernement et au Parlement.

Je désire maintenant passer à un autre aspect du tarif, mais je sais qu'un bon nombre de mes honorables collègues ne partageront pas mes vues. J'ai eu l'occasion l'année dernière,—à deux reprises différentes, je crois, au cours du débat sur l'adresse en réponse au discours du trône et du débat sur le budget, —de faire allusion à ce que l'on est convenu de désigner sous le nom de tarif de préférence en faveur de l'Angleterre. Nos honorables ami de l'opposition officielle sont en faveur d'un tarif plus élevé. Or, je n'hésite pas à le déclarer, ils ne sauraient préconiser une réforme plus convenable ni plus populaire que l'abolition du tarif de préférence. L'opposition que je manifeste à l'égard de la préférence britannique repose exclusivement sur le principe d'accord avec le gros bon sens que, si la protection,—puisque l'on tient à conserver ce nom au régime,— ou un tarif douanier pour le maintien de nos industries a sa raison d'être, je ne vois pas pour quelle raison il y aurait de réserves d'une façon ou de l'autre. Les tarifs sont des questions d'affaires et non de sentiment et plus tôt nous nous en rendrons compte, mieux ce sera pour tout le monde. Pour ma part, je ne vois pas pour quelle raison la préférence britannique serait maintenue en vigueur si nous voulons utiliser le tarif douanier pour la protection des industries canadiennes, doctrine en laquelle j'ai foi. Si une industrie canadienne quelconque est acculée à la ruine du fait de la concurrence anglaise, l'incident ne sera pas plus supportable pour l'intéressé que si sa faillite était due à la concurrence américaine. Or, l'un des principaux abus attribuables au tarif de préférence, c'est que de grandes quantités de marchandises entrent au pays sous l'étiquette anglaise quand elles ont été fabriquées ailleurs qu'en Angleterre. Ces produits nous arrivent des autres pays par la route de la Grande-Bretagne et elles bénéficient du tarif de préférence accordé à la métropole.

M. HOEY: Ces importations excèdent-elles le chiffre de nos exportations en Angleterre?

M. EULER: Peut-être. J'étais sur le point de dire que si nos honorables amis de l'opposition officielle sont sincères,—et je ne mets pas du tout leur sincérité en doute pour ce qui est de la question tarifaire,—que le chef de l'opposition propose une résolution tendant à l'abolition de la préférence en faveur de l'Angleterre et je l'appuierai de mon vote. Si mon très honorable ami s'abtient de le faire, il doit des explications à l'industrie canadienne.

M. MacLEAN (Prince): Vous ne risquez rien en faisant cette suggestion.

M. EULER: C'est fort possible. Cependant, monsieur l'Orateur, quoique toutes ces choses contribuent à la dépression actuelle, la principale cause en retombe sur les impôts élevés au sujet desquels je consacrerai mon attention pour quelques instants. Nous avons l'impôt sur les ventes, l'impôt sur le revenu, l'impôt du timbre et les taxes d'accise de diverses sortes, y compris la taxe sur les articles de luxe. Toutes ces taxes augmentent le coût de production; les prix de toutes choses sont très élevés et la puissance d'achat du peuple se trouve limitée d'autant. Les taxes élevées constituent indubitablement le principal obstacle à la restauration de la prospérité nationale. Et quel est le remède à apporter à la situation, monsieur l'Orateur? Nos honorables amis de l'opposition officielle suggèrent la pratique de la plus stricte économie et le relèvement du tarif douanier. Eh bien! je suis en faveur de l'économie, cela va de soi, d'accord avec tous mes honorables collègues, de même que je verrais d'un bon œil la mise en vigueur d'un tarif de protection raisonnable. Le Gouvernement a accompli quelque progrès dans la voie de l'économie, bien qu'on le nie en certains parages. On l'admet toutefois, il est assez difficile de pratiquer l'économie dans l'administration des affaires publiques. Il y a encore lieu d'améliorer la situation dans cet ordre d'idées et l'une des réformes qui s'imposent devrait peut-

être s'effectuer dans le service civil qui est si souvent en butte aux attaques de toute nature.

Maintenant, je suis loin de croire que les fonctionnaires publics sont trop payés; individuellement, de fait, j'ai la conviction qu'un bon nombre de serviteurs de l'Etat ne touchent pas les appointements auxquels ils auraient droit et il arrive assez souvent que nous sommes privés de leurs services parce que nous ne leur donnons pas des traitements proportionnés à leur mérite. Je soupçonne toutefois, plus que cela, j'ai la quasi certitude que le personnel du service civil est trop nombreux et des ministres de la couronne l'ont admis. Je suis donc d'avis,—du reste, je l'ai déjà dit, —que si l'on faisait dans les autres départements une enquête de la même nature que celle qui a eu lieu à l'Imprimerie nationale, il serait peut-être possible d'effectuer des économies.

Quoiqu'il en soit, ils reste toujours une bonne partie des dépenses publiques qui sont permanentes. La dette nationale, à l'exclusion de la dette des chemins de fer, s'élève à près de deux billions et demi de dollars. Nous nous rendons mieux compte de la situation à mon sens lorsque nous disons qu'elle s'élève à 2,500 millions de dollars. Les frais des pensions sont obligatoires tandis que les dépenses ordinaires de l'administration ne peuvent être réduites au delà d'un certain minimum. L'intérêt sur la dette de guerre représente des sommes énormes et bien qu'il soit peut-être possible de les diminuer de temps à autre par voie de remboursements à bon escient, ainsi que le ministre intérimaire des Finances l'a fait l'année dernière, ce fardeau continuera toujours à peser lourdement sur nos épaules.

Quelqu'un a fait allusion ces jours derniers aux gaspillages qui se sont produits au cours de la dernière guerre. Je n'ai rien à redire contre ces dépenses; toutefois, mes honorables amis de l'opposition officielle devraient se montrer fort sobres dans leurs critiques concernant notre dette de guerre et les impôts qui en sont la conséquence. En somme, c'est sous le régime de mes honorables amis de la gauche que cette dette de guerre fut créée et ils doivent assumer la plus grande partie des responsabilités. Les guerres coûtent cher et les fardeaux qu'elles occasionnent pèsent sur les générations futures.

Il y a toutefois un certain impôt qui peut être aboli si le Gouvernement se sent l'inclination et le courage d'attaquer le problème de front. Cela représente la perte annuelle de nos chemins de fer nationaux. Je ne reproche rien au chef du National-Canadien; au contraire, j'aurais beaucoup à dire à son honneur. Il a été nommé il y a moins de trois ans. Il a trouvé, déjà constituées, nombre de lignes désorganisées plus ou moins, et la députation conviendra, je crois, qu'il les a transformées en un réseau très efficace connu aujourd'hui sous le nom de chemins de fer Nationaux-Canadiens. Tous voyagent sur ces voies ferrées et tous avoueront que leur service n'est pas surpassé au Canada ni dans toute l'Amérique septentrionale. J'ai eu le plaisir de voyager sur cette ligne, l'automne dernier, de Toronto à Prince-Rupert, et j'ai constaté que les Canadiens ont droit d'être fiers du service qui leur est donné.

M. PUTNAM: Devons-nous nous en enorgueillir ou économiser?

M. EULER: J'en suis fier, et quand même sir Henry Thornton n'aurait rien fait de plus, il a créé une bonne entente admirable entre les employés, entente qui ne se rencontre nulle part ailleurs et ne coûte rien au pays.

M. PUTNAM: Cela n'a rien à faire avec l'indéfendable prodigalité.

M. EULER: Reconnaissons un autre mérite au président du réseau national, celui d'avoir, dans une année difficile, diminué de 14 millions les frais d'exploitation et obtenu un revenu net de 17 millions. Et cependant, en dépit de ces résultats, les déficits de chaque année sont très élevés. Les chemins de fer nationaux doivent 560 millions à l'Etat, non compris l'intérêt sur cette dette depuis quelques années. Cet intérêt, l'an dernier, s'est chiffré à 31 millions—je ne calcule qu'en chiffres ronds—et il doit être acquitté par les contribuables. Cette somme fait partie de la dette consolidée et le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) en tient compte dans son état financier annuel. De plus, nous avons dû contribuer sur le compte de l'an dernier quelque 21 millions en paiement des frais obligatoires sur les obligations des chemins de fer, propriété du public et non pas du Gouvernement. Les contribuables sont donc obligés de payer chaque année 31 plus 21 millions, soit 52 millions.

M. MARLER: Pour l'intérêt?

M. EULER: Oui. Je ne parle pas des sommes mises au compte des frais de premier établissement et que mon collègue a considérées comme un déficit. Sur ce point, je ne suis pas de son avis.

M. MARLER: Temporairement.

M. EULER: Jusqu'à ce que l'entreprise soit rémunératrice, et tout alors devient un surplus.

M. MARLER: Non.

M. EULER: C'est ce qu'a dit l'honorable député l'autre jour.

M. MARLER: Jusqu'à ce que l'entreprise devienne une valeur active.

M. EULER: Je pense que nous devrions pouvoir trouver un moyen de convertir le déficit annuel de 50 millions en un surplus du même montant. Je suis sûr que cela intéressera les honorables députés et tout à l'heure je traiterai ce sujet plus à fond. C'est même dans cette intention que j'ai pris la parole aujourd'hui.

M. MARLER: Un Daniel venu pour rendre son jugement.

M. EULER: Merci. Auparavant toutefois, pour discuter la question avec plus de clarté, je citerai des statistiques essentielles touchant le réseau national. D'abord, le montant qui a été engagé dans la ligne et l'outillage est d'environ $1,837,000,000. L'actif total est d'à peu près $2,074,000,000.

M. FORKE: Comment cet actif est-il calculé?

M. EULER: C'est ce qui a été compté comme coût. Il a peut-être moins de valeur maintenant. Les emprunts du Gouvernement, comme je l'ai dit il y a quelques minutes, se montent à $560,397,957.64. L'intérêt sur ces emprunts n'est pas compris dans cette somme.

M. MARLER: Il y a d'autres frais de premier établissement qui ne sont pas inclus dans cette somme.

M. EULER: L'an dernier, l'intérêt sur les emprunts du Gouvernement s'est monté à 31 millions. La dette du public, et non pas du Gouvernement, mais des obligataires du dehors, et dont plusieurs sont des étrangers, de l'avis de l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) est de $913,913,082.80. Les frais fixes ou l'intérêt sur cette dette se chiffrent à $38,361,704.14. Donc si aux $38,361,704.14 de frais obligataires que le réseau doit au public on ajoute la somme des intérêts qu'il doit au Trésor, soit 31 millions, on voit que les frais obligataires des chemins de fer Nationaux atteignent un total de 69 millions de dollars. De ce total on déduit les 17 millions de recettes provenant de l'exploitation, ce qui laisse, dis-je, un déficit net de 52 millions. Je dois ici faire remarquer, en justice, qu'on ne saurait, à la vérité attribuer cette situation au régime de la nationalisation. A ce propos je vais lire un passage d'un article paru dans le *Globe* de Toronto:

> Le déficit, pour une large part, résulte des erreurs et des débours excessifs faits par les gouvernements, les exploitants particuliers et les promoteurs dans le passé et n'est pas tablé sur la valeur de remplacement. Il est dit qu'avant longtemps le conseil directeur va soumettre au Gouvernement un exposé faisant valoir les raisons qui conseillent l'abaissement de la capitalisation. Le Parlement aura là à prendre une décision des plus importantes car cette réduction du capital entraînera une augmentation de la dette nationale. L'avantage d'une diminution des frais obligatoires c'est qu'ainsi les chemins de fer Nationaux auront à accomplir certains résultats financiers définitifs dont ils pourront espérer la réalisation d'ici quelques années.

Je reconnais le bien-fondé de l'opinion exprimée, voilà quelque temps, par l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), à savoir, que la réduction du capital du réseau national ne soldera pas la dette. Naturellement la dette demeure, voilà qui est élémentaire; seulement l'abaissement du capital permettra aux chemins de fer nationaux sous le régime de l'étatisation, de réussir l'exploitation tout comme ils auraient pu le faire sous le régime des capitaux particuliers s'ils avaient été organisés en une nouvelle compagnie.

M. MARLER: Cette opération transporte sur le compte du fonds consolidé tel montant d'intérêt à solder, au lieu de l'imputer sur le compte du réseau. Le chiffre des intérêts reste le même.

M. EULER: Je n'en disconviens pas du tout. Nous ne comptons pas épargner de l'argent au moyen de cette opération; seulement nous allons faire l'épreuve loyale du régime de l'exploitation par l'Etat et mettre les chemins de fer nationaux en aussi bonne posture qu'ils le seraient sous le régime de l'exploitation par des capitalistes particuliers. Toutes ces charges se sont accumulées pendant que ces voies ferrées étaient des entreprises privées et l'honorable député sait très bien qu'une compagnie à capitaux particuliers qui en aurait fait l'acquisition aurait procédé à une réorganisation, qu'elle aurait réduit le capital pour le faire mieux concorder avec celle du Pacifique-Canadien, par exemple, que mon honorable ami connaît mieux que moi.

M. MARLER: Mais pas du tout. Nous chercherions tout simplement à nous illusionner. En d'autres termes nous ferions simplement une inscription de quelques millions d'un côté de nos livres et nous nous imaginerions,—car c'est purement une affaire d'imagination,—que les chemins de fer nous coûtent moins cher en frais obligataires. Voilà ce que je signale.

M. EULER: Je suis bien prêt à en laisser le choix à la Chambre. Je crois que la Chambre me comprend.

M. MacLEAN (Prince): L'honorable député veut-il dire à la Chambre la valeur des obligations détenues par des particuliers?

M. EULER: $38,361,704.14.

M. MacLEAN (Prince): Et cela représente quelle proportion du total?

M. EULER: Elle varie; je ne saurais dire au juste. L'an dernier je signalai la prodigalité et le chevauchement qui caractérisaient l'exploitation de ces deux grands réseaux ferroviaires; je parlai alors en qualité de président du comité des crédits des chemins de fer nationaux. Notre rapport portait le passage suivant:

Votre comité désire attirer l'attention du Gouvernement sur l'apparente inutilité de la concurrence et de la duplication des services entre des centres importants par les chemins de fer nationaux et le chemin de fer Pacifique-Canadien et désire suggérer que ces chemins de fer soient priés d'étudier toute cette question en vue de faire disparaître, partout où la chose sera possible, cette duplication et cette concurrence inutiles, dans le but de conserver les recettes et les ressources des deux compagnies tout en donnant un bon service au public.

Depuis quelque jours nous apprenons,—et je crois que tous les honorables membres de la Chambre en sont heureux,—que les directeurs des deux grands réseaux vont s'aboucher et collaborer à l'élimination, dans la mesure du possible, de tout double service inutile. Voilà qui est très bien si nous allons maintenir le régime actuel. Mais je crois qu'il y a mieux; l'honorable représentant de York-Sud et moi-même en avons parlé tous deux lors du débat sur les frets maritimes. J'affirmai l'an dernier,—et je l'ai répété au cours de la discussion sur les frets maritimes,—que je tenais d'une source des plus autorisées que la fusion des chemins de fer en un seul réseau assurerait une économie annuelle d'entre 50 et 75 millions de dollars. Je dis maintenant,—et ici, encore, je tiens mes renseignements de la source la plus autorisée,—que la fusion des deux réseaux économiserait la somme colossale de 100 millions de dollars par année. Ce que je dis là est bien de nature à consterner l'auditeur.

M. McCREA: Comment effectuer cette fusion?

M. EULER: J'y arrive, mais je sais que nous allons différer d'opinion.

L'hon. M. GRAHAM: C'est là où l'on ne tombe plus d'accord.

M. EULER: Si on épargnait cette somme chaque année, on amortirait la dette nationale en vingt ans.

M. CALDWELL: L'honorable député calcule-t-il l'économie que feraient le chemin de fer national et le Pacifique-Canadien ou simplement celle du chemin de fer national?

[M. MacLean (Prince).]

M. EULER: L'économie totale qu'on ferait en réunissant les deux réseaux. Cela allégerait les lourdes charges fiscales. Ce que j'allais dire, c'est qu'en réunissant les deux réseaux, on règlerait immédiatement le problème des frets maritimes qu'on a peine aujourd'hui à résoudre. D'après les journaux,—je n'ai pas le droit de faire allusion au comité—le président du chemin de fer national aurait dit que l'économie serait énorme et suffirait non seulement à payer les frais d'exploitation des deux réseaux réunis, mais aussi les frais obligatoires de la dette envers le public et l'intérêt de l'argent prêté au chemin de fer national par l'Etat. Lord Shaughnessy, dans son fameux projet, avait calculé que la fusion permettrait d'économiser 56 millions, mais là-dedans le Grand-Tronc n'était pas compris; en effet, il était prêt à laisser le Grand-Tronc se débrouiller tout seul et ce chemin de fer ne fut ajouté au réseau national qu'après que lord Shaughnessy eut présenté son projet. Je prétends que cette question des chemins de fer et des économies qu'on pourrait réaliser est la plus importante de toutes les questions qui se présentent actuellement au Parlement et à la nation, sans exception aucune. J'affirme qu'elle est excessivement importante. Si l'on pouvait diminuer les impôts de 100 millions par an, cela aurait un effet incalculable sur notre industrie.

M. CALDWELL: Ne se peut-il pas que la moitié des cent millions que l'honorable député met au crédit du fisc aille en réalité au chemin de fer du Pacifique-Canadien?

M. EULER: Tout cela dépend si c'est au chemin de fer national ou au Pacifique-Canadien qu'on confiera l'exploitation, une fois la fusion effectuée.

M. HUGHES: Avec cette fusion, aurait-on un bon service?

M. EULER: Je le crois.

M. BROWN: On pourrait, en dépit de cette fusion, s'adresser à la commission des chemins de fer pour faire abaisser les tarifs tout comme on le fait aujourd'hui?

M. EULER: Oui. Si le Parlement préférait abaisser les tarifs plutôt que de réduire les impôts, on pourrait agir en conséquence.

L'hon. M. STEVENS: La déclaration de l'honorable député voulant qu'on puisse réaliser une économie de 100 millions a naturellement un très haut intérêt pour la nation, mais à cette déclaration faite sous sa responsabilité de président du comité, il devrait ajouter des explications touchant la façon dont cette économie pourrait être réalisée et la preuve

qu'elle atteindrait le chiffre mentionné. Voilà ce que l'honorable député ne peut pas nous dire.

M. EULER: Mon honorable collègue n'attend pas qu'on présente à la Chambre un état détaillé des économies à effectuer.

L'hon. M. STEVENS: Je ne suis pas assez peu raisonnable pour exiger un pareil état, mais je dis que cette déclaration publique du président du comité spécial des chemins de fer voulant qu'on puisse économiser 100 millions est de la plus haute importance et devrait être accompagnée au moins d'une explication générale concernant la façon dont cette économie est calculée.

M. EULER: L'impression générale—chacun de nous en voyageant sur nos chemins de fer canadiens, a pu s'en rendre compte—est qu'il y a énormément de duplication et de gaspillage: les deux chemins de fer ont des lignes parallèles, double gare et doubles bureaux dans presque toutes les villes du Canada. Il me semble que le principe est bien évident, sans qu'on ait besoin pour cela de très amples explications. Quant au chiffre, je ne peux pas donner de détails et je ne sais pas si les autorités seraient disposées à les fournir dès maintenant. Mais je dis que ceux que l'administration du chemin de fer national et du Pacifique-Canadien concerne le plus conviennent ensemble qu'on peut, en réunissant les deux réseaux, réaliser une économie aussi considérable que celle que j'ai mentionnée. Ce chiffre de 100 millions—je m'attendais à ce qu'on demande la source de mes renseignements—m'a été donné par la plus haute autorité du pays, ou du moins par aussi grande autorité qu'on puisse avoir dans le pays.

M. FORKE: Je ne voudrais pas décourager une proposition aussi alléchante que celle de mon honorable ami, mais je me demande s'il ne craint pas le danger, dans le cas où elle serait mise à exécution, de voir le Dominion tomber au pouvoir d'une corporation particulière. ou, de l'autre côté, de voir tout le réseau dirigé au point de vue politique? Ce sont des choses auxquelles je pense. En dehors de cela, l'idée me paraît splendide.

M. EULER: Voici ce que je désire soumettre au Parlement: les économies seraient de 75 à 100 millions. Le Parlement et le peuple devraient décider soit s'il est sage de nationaliser tous les réseaux avec un danger possible d'ingérence politique, soit, de l'autre côté, de donner tous les réseaux au Pacifique-Canadien, avec le danger d'un monopole particulier, chose que je ne songerais jamais à appuyer.

A mon sens—et je puis le déclarer immédiatement—le fusionnement de ces voies et leur nationalisation serait dans l'intérêt du peuple canadien, car le pays retirerait l'avantage des économies réalisées et ce ne serait pas une compagnie particulière qui jouirait d'un monopole des transports par chemin de fer au Canada. Je sais que le chiffre approximatif de 100 millions semble excessif, mais je ne le cite pas sans raison et, s'il est bien fondé, il dépasse en importance toutes les questions qui nous sont actuellement soumises et il me semble qu'il devient du devoir du Gouvernement d'agir.

M. BEAUBIEN: N'est-il pas vrai que l'honorable député de Vancouver-Sud (M. McQuarrie) a déclaré l'autre jour à la Chambre qu'il y avait cinq trains transcontinentaux par jour entre Montréal et Vancouver et que chacun de ces trains coûtait 9 millions aux contribuables?

M. EULER: Je n'étais pas ici quand il a dit cela, mais je prétends que nous avons ici une réponse partielle à sa question touchant le moyen d'effectuer ces économies.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami me regarde. Je ne représente pas Vancouver-Sud et je n'ai pas fait cette déclaration.

M. EULER: Je n'étais pas ici quand on l'a faite. Je vous assure que le peuple du pays commence à s'intéresser vivement à cette question et je conseille fortement au Gouvernement de la prendre en considération. Je ne veux pas poser au dogmatique. J'ai ma propre opinion touchant ce que nous devrions faire, mais je suis d'avis qu'il est du devoir du Gouvernement d'ouvrir au moins une enquête pour savoir si ce chiffre déclaré des économies permises par le fusionnement est exact ou non.

M. DRUMMOND: En parlant de ces économies de 100 millions, mon honorable ami tient-il compte du montant d'intérêts dont nous nous rendrions responsables en achetant le Pacifique-Canadien?

M. EULER: Certainement. Pour le plaisir de la discussion, imaginons que le National-Canadien absorbe le Pacifique-Canadien, nous devons supposer que les actionnaires et obligataires du Pacifique-Canadien toucheront leur part du placement.

M. DRUMMOND: Et vous accepteriez une responsabilité bien plus grande que celle d'aujourd'hui?

M. EULER: Mais, voyez les recettes. Les économies sont censées être de 100 millions

en sus et au delà de ce que les deux réseaux peuvent actuellement réaliser.

M. MacLEAN (Prince): Comment l'honorable député déterminerait-il le taux des dividendes à payer aux actionnaires du Pacifique-Canadien?

M. EULER: Je crains de voir l'honorable député chercher des détails un peu prématurés.

L'hon. M. GRAHAM: Un fusionnement comme celui-là ne pourrait se faire sans le consentement des directeurs et aussi des actionnaires du Pacifique-Canadien.

M. EULER: Peut-être, et pour ma part, je suis porté à croire qu'il serait possible de voir les actionnaires consentir au fusionnement.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une chose que je ne mets pas en doute.

M. EULER: Voici mon point, monsieur l'Orateur; si la déclaration que j'ai donnée est exacte, cela vaudrait du moins la peine que le Gouvernement prît l'initiative et fît des recherches à ce sujet, puis agît ensuite comme il le jugerait à propos.

M. STEWART (Humboldt): L'honorable député ne craint-il pas que cette estimation de 100 millions d'économies ne soit basée sur l'idée qu'une fois l'élément de concurrence disparu, il sera possible de réduire les services au public, non seulement jusqu'au point de supprimer tout dédoublement, mais au point où le public ne pourra endurer ces services réduits.

M. EULER: Je n'ai pas la moindre raison de croire que cette pensée existait dans l'esprit de ceux qui ont fait cette évaluation. J'ajouterai cependant, que ce serait possible, s'il n'y avait pas de concurrence, de retrancher une bonne partie du service que nous recevons à l'heure actuelle et dont nous n'avons nullement besoin.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je conçois qu'il existe une divergence d'opinions marquée dans cette Chambre, et peut-être dans le pays tout entier, pour déterminer si les réseaux fusionnés tomberont sous le contrôle du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien. J'aimerais à corriger, à ce sujet, une déduction qui peut être tirée d'une déclaration publiée dans le *Border Cities Star,* lequel semble porter un intérêt particulier à cette question, et qui prône fortement de réunir les chemins de fer sous le contrôle du Pacifique-Canadien. Ce journal, après avoir parlé de l'épargne qui pourrait être obtenue, et du gaspillage qui se produit maintenant, écrit:

"Il n'existe qu'une seule manière de résoudre cette question et c'est que le peuple du Canada fasse ce que le président de son réseau ferroviaire lui conseille pour ainsi dire de faire. L'acquisition des chemins de fer nationaux constituerait un avantage extraordinaire pour le Pacifique-Canadien."

Je m'arrête ici pour remarquer qu'il n'est aucune raison de croire que le président des chemins de fer nationaux soit en faveur de réunir les chemins de fer sous l'administration du Pacifique-Canadien. Rien de ce qu'il a dit jusqu'ici, autant que je sache, et rien de ce qui a pu inspirer cet article du *Border Cities Star,* ne peut justifier ce journal d'en arriver à cette interprétation.

Pour ma part, monsieur l'Orateur, je crois qu'il est inconcevable d'assurer à une compagnie privée le monopole national d'une utilité publique telle que les chemins de fer du Canada. Si le monopole doit exister, il doit appartenir au public. Quelques-uns de mes collègues de ce côté-ci de la Chambre s'étonnent parfois que je sois en faveur de la nationalisation. C'est que je viens d'une ville et d'une partie du Canada où la nationalisation a remporté un succès complet. Je pourrais parler de l'Hydroélectrique, comme je l'ai fait en plusieurs occasions, mais je confinerai mes observations à ma propre ville de Kitchener. Nous y possédons, à titre de propriété et d'exploitation publique notre usine d'énergie électrique, notre usine à gaz, et nos tramways municipaux. Jamais jusqu'à présent les contribuables de cette ville n'ont été appelés à verser un sou en impôt pour le maintien de ces entreprises; jamais jusqu'à présent ils n'ont payé un sou en taxes pour acquitter les débentures ou les intérêts à échéance; jamais jusqu'à présent la commission qui administre ces entreprises n'a été obligée de faire une remise quelconque, et à l'heure actuelle, après environ vingt ans d'opération de nos tramways à un tarif de 5c., nous trouvons les services publics de Kitchener dans un état tel que même en fournissant la force motrice, le gaz et le transport à bas prix, ils ont accumulé un surplus d'un million.

M. HUGHES: Ont-ils en même temps réduit leurs frais de premier établissement?

M. EULER: Lorsque les débentures étaient échues le principal et l'intérêt étaient payés à même les recettes, et c'est ainsi qu'ils ont accumulé leur surplus d'un million.

M. DRUMMOND: Si la nationalisation de l'Hydro a remporté un tel succès en Ontario, l'honorable député peut-il me dire pourquoi les prix ont été relevés?

M. EULER: Ceci ne signifie pas nécessairement que la nationalisation n'est pas un succès. Il est fort probable que si ces services n'avaient pas appartenu au public les prix

auraient haussé davantage. En tout cas, il en est qui croient à la théorie, car ce n'est qu'une théorie, d'après moi, qu'une ligne possédée et exploitée par le public n'est pas aussi efficace qu'une autre administrée par une compagnie privée. Cette théorie, monsieur l'Orateur, est insoutenable. Nous n'avons qu'à jeter un coup d'œil sur nos voies nationales aujourd'hui. Je ne puis pas citer de meilleur témoin que mon honorable ami le député de George-Etienne Cartier (M. Jacobs) qui est un adversaire de la nationalisation et qui déclarait, l'autre jour, devant cette Chambre, que le service du Canadien-National est excellent, en ajoutant qu'il est le meilleur du monde. Les chemins de fer nationaux donnent un service excellent, un service qui s'améliore graduellement, et personne n'a pu dire récemment que la politique a joué une part quelconque dans leur administration.

M. BEAUBIEN: Vous ne pouvez pas améliorer le service; il est le meilleur du monde.

M. EULER: Je suis heureux que mon honorable ami m'approuve. D'ordinaire, l'on prétend que l'administration gouvernementale, ainsi que je l'ai dit, ne donne pas d'aussi bons résultats que l'administration privée. Ceci a été refuté, d'après moi. L'autre objection à la fusion du National-Canadien avec le Pacifique-Canadien sous le contrôle du gouvernement est qu'il nous en coûterait cher d'acheter le Pacifique-Canadien. Je ne prétends pas avoir une compétence financière comparable à celle de mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) mais je déclare que nous n'aurions rien à débourser pour nous emparer de ce réseau. Je crois que les obligataires et les actionnaires du Pacifique-Canadien pourraient détenir des valeurs des chemins de fer nationaux et toucher leurs dividendes ou leurs intérêts, tout comme aujourd'hui. L'honorable député de George-Etienne-Cartier s'est fortement opposé aux chemins de fer nationaux du Canada et il s'est aussi fortement prononcé en faveur de la fusion du réseau avec son rival le Pacifique-Canadien, qui en serait propriétaire et administrateur.

Quelques VOIX: Très bien, très bien.

M. EULER: J'ajouterai que lorsque mon honorable ami prononça son discours il nous dit des choses intéressantes et des choses amusantes; il me rappela une petite histoire. Un vieil Anglais était assis dans son cottage et subissait les avanies de son aimable épouse, tout en conservant sa belle humeur. Arrive un ami qui lui exprime sa surprise de ne pas le voir riposter. Le vieillard lui répondit: "Cela lui plaît et ne me fait pas mal". C'est le sentiment que m'inspire mon honorable ami. Nous nous sommes amusés à l'écouter et, après tout, les chemins de fer nationaux ne s'en portent pas plus mal. Mais, vu la publicité donnée au discours de l'honorable député ainsi qu'à celui de mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges, qui, lui aussi, préconise l'adoption d'un projet du genre Shaughnessy, je crois sage de mettre les choses au point. L'honorable député de George-Etienne-Cartier avoua l'autre jour au chef de l'opposition que la fusion des chemins de fer en un réseau national avait du bon; qu'on ne pouvait trouver d'autre solution au problème, bien que, remarquez-le, il s'est d'abord fortement opposé au projet. Peut-être admettra-t-il plus tard que pareillement la fusion du Pacifique-Canadien avec les chemins de fer nationaux, avec propriété de l'Etat, est la seule chose qu'il nous reste à faire.

Mais, considérons le projet Shaughnessy. A mon avis, c'est un excellent projet—pour le Pacifique-Canadien. Il propose d'abord d'écarter de la fusion toutes ses lignes maritimes, ses compagnies de messageries, ses hôtels, ses terres et ses contrats de terre, ses chemins de fer situés aux Etats-Unis, ses intérêts miniers et certaines autres choses. La compagnie du Pacifique-Canadien proprement dite absorberait ensuite notre réseau national en bloc, à l'exception du Grand-Tronc, qui ne fit partie du réseau national que plus tard. L'avantage qu'en retirerai le pays c'est une certitude raisonnable, selon les chiffres mêmes donnés par lord Shaughnessy dans son projet—et je crois que le très honorable chef de l'opposition pourra juger de la véracité de mon affirmation, car c'est à lui que le document fut adressé...

Le très hon. M. MEIGHEN: On pourrait peut-être inférer des paroles de l'honorable député que le projet prévoit l'acquisition subséquente du Grand-Tronc. Il n'en est rien; le Grand-Tronc doit rester en dehors de la fusion.

M. EULER: Si mon très honorable ami fouille ses souvenirs je crois qu'il constatera qu'aux termes du projet Shaughnessy le Grand-Tronc doit rester en dehors de la fusion et se tirer d'affaire seul.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que j'ai dit.

M. EULER: C'est exact; j'ai signalé la chose au début de mes observations. Ce que le pays retirerait du projet Shaughnessy c'est la certitude raisonnable d'une perte annuelle de $55,000,000 et, en outre, la perte de notre réseau. Examinons-en l'application. D'abord, les actionnaires de la compagnie du Pacifique-Canadien bénéficieraient de la garantie par

l'Etat de dividendes perpétuels. Le taux n'est pas spécifié, mais je suppose qu'il ne serait pas moindre que 7 p. 100, ce que les actionnaires retirent présentement du chemin de fer proprement dit.

M. MARLER: Mon honorable ami a déjà admis ce point.

M. EULER: Exactement; je suis à exposer les conséquences de l'accord. D'abord, le Gouvernement canadien garantirait des dividendes perpétuels aux actionnaires du Pacifique-Canadien. Prenant pour base l'année 1920—année sur laquelle lord Shaughnessy appuie ses calculs—les réseaux combinés accuseraient un déficit de $80,000,000. Lord Shaughnessy pense, toutefois, que l'économie résulterait de la fusion—et cet argument est-il de nature à influencer l'honorable député de Vancouver-Centre—qui n'inclurait pas le Grand-Tronc, ce qui, conséquemment, réduirait le déficit à $24,000,000. Autrement dit, l'économie serait de $56,000,000—somme importante—selon les calculs de lord Shaughnessy. Ces chiffres sont basés sur l'année 1920 qui, dit-il, fut une mauvaise année. Une bonne année, pense-t-il, pourrait réduire le déficit à 11 ou 12 millions. Mais puisqu'il prend 1920 pour base, il est raisonnable, je crois, d'adopter son estimation de $24,000,000. Lord Shaughnessy prenait bien soin de ne dire nulle part que sa nouvelle compagnie paierait les intérêts sur les avances faites par le Gouvernement du Canada aux chemins de fer nationaux, avances s'élevant en tout à environ 560 millions et comportant une charge annuelle de 31 millions en intérêts. Ainsi, d'après son plan, nous continuerions de payer les 31 millions d'intérêts plus le déficit de 24 millions, soit un total de 55 millions par année, comme je viens de le dire. Est-ce une proposition attrayante, monsieur l'Orateur, que de continuer à prendre chaque année 55 millions sur les taxes et de donner nos chemins de fer par-dessus le marché?

M. MARLER: Mon honorable ami devrait considérer qu'il n'est que juste de signaler que voilà déjà cinq ans que cette suggestion a été faite et que les circonstances ont changé considérablement depuis lors.

M. EULER: Je veux bien l'accepter pour ce qu'elle vaut, mais je ne sais pas exactement la valeur qu'on peut lui concéder.

M. MARLER: Et aussi que les chiffres, dans ce projet, n'étaient que des estimations, aussi bien que les chiffres suggérés présentement.

M. EULER: Certainement, cela va sans dire. Je n'ai pas fait de calculs de précision; ce sont des estimations, c'est tout ce que nous avons pour fonder notre argumentation.

M. MARLER: Les calculs de précision de mon honorable ami expliquent son opinion sur l'étatisme pour les chemins de fer.

M. EULER: J'en suis fâché, monsieur l'Orateur; j'avais espéré en finir en moins d'une heure, mais comme mon honorable ami lui-même l'a déjà dit, il y en d'autres qui font un discours pour moi. Nous faisons présentement juste un peu mieux que cela. Et j'aimerais à ce que les honorables députés prennent note de ceci: nous faisons juste un peu mieux que nous ferions avec le plan suggéré par lord Shaughnessy. Nous perdons les 31 millions que nous payons en intérêts sur les sommes avancées aux chemins de fer nationaux, et cette année, il nous a manqué 21 millions pour les frais obligatoires sur la dette des chemins de fer nationaux envers le public, soit une perte totale de 52 millions. Voilà la perte que les chemins de fer nous causent cette année. Je dis donc que nous perdons 3 millions de moins que nous n'aurions perdu en adoptant le plan Shaughnessy, et nous avons encore nos chemins de fer et nous en sommes encore les maîtres.

De plus—et c'est de première importance, je crois—le Pacifique-Canadien, avec le plan Shaughnessy, retirerait tout l'avantage des épargnes résultant de la fusion, au-dessus des 21 millions requis pour payer les frais obligatoires sur la dette envers le public, ce qui s'élèverait à une somme insignifiante variant de 60 à 75 millions par année. Remarquez-le bien, le plan Shaughnessy dit aussi qu'en sus du dividende fixe qui sera garanti perpétuellement aux actionnaires du Pacifique-Canadien, si les profits des réseaux réunis le permettent, les actionnaires du Pacifique-Canadien recevront d'autres dividendes. Je le répète, il n'y a rien dans son projet pour nous laisser croire que le peuple canadien verra payer les intérêts sur les sommes avancées aux chemins de fer nationaux ou verra quelque profit pouvant résulter de la fusion avec le Pacifique-Canadien et sous la direction de ce dernier.

Monsieur l'Orateur, c'est à peu près tout ce que j'avais à dire. Je crois qu'on ne devrait aucunement s'arrêter à ce projet de fusion, donnant la propriété au Pacifique-Canadien. Le *Toronto Globe*—et je ne me laisse pas toujours guider par le *Toronto Globe*—croit que cette proposition ne vaut guère la peine d'être discutée. Le peuple canadien, monsieur l'Orateur, ne permettra jamais à aucune compagnie d'avoir le monopole des chemins de fer du Canada; s'il doit y avoir mononopole, que ce soit un monopole d'Etat. Nous ne som-

mes pas pour nous mettre à la merci d'une compagnie privée pour ce qui est des chemins de fer en ce pays. On nous dit que la commission des chemins de fer va nous protéger si le Pacifique-Canadien obtient le monopole des chemins de fer en ce pays. Il est vrai que la commission des chemins de fer commande les taux, mais entre ses droits et ce qu'elle peut pratiquement faire, je prétends qu'il y a tout ce que l'on entend par service, et il se peut que ce service soit bon, mauvais ou indifférent.

J'en appelle au bon jugement de la Chambre. Une compagnie privée, sans concurrence, en dépit des meilleures intentions de sa direction, n'est aucunement apte à donner un service impartial à tous. Voilà la différence entre les deux plans, en théorie: La compagnie privée a toujours, comme but premier, de gagner de l'argent et des profits; une entreprise d'Etat a ou devrait avoir toujours en vue de servir le public.

Le peuple canadien, selon moi, renverserait tout gouvernement qui oserait remettre la propriété des chemins de fer nationaux à une compagnie privée. Il battrait les candidats du monopole; peut-être quelques-uns de mes amis venant de la cité de Montréal échapperaient-ils, mais je doute beaucoup que le gros bon sens de la population canadienne-française consente à tolérer que tous les chemins de fer du Canada soient donnés à un monopole privé. Certainement, des comtés à l'ouest de la rivière Ottawa, et je parle en connaissance de cause, il ne reviendrait pas au Parlement une bonne douzaine de députés qui favoriseraient cette mesure. Monsieur l'Orateur, je m'étonne de la hardiesse de l'homme qui a proposé le projet Shaughnessy. Ce n'était pas à l'honneur de l'intelligence du peuple canadien, ni du très honorable chef de l'opposition (M. Meighen), qui était alors premier ministre du Canada, et qui, je le dis avec plaisir, n'a jamais, apparemment, accordé d'attention à cette proposition. Je puis comprendre seulement que mon habile ami de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) et mon bon ami de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs) acceptent ce projet, prenant pour acquis qu'ils ne se sont pas exactement rendu compte de ce que comportait la proposition, ou bien ils étaient si prévenus par leur opposition au régime de l'étatisation qu'ils permirent à leurs préjugés de prendre le dessus sur leur bon jugement ordinaire.

M. MARLER: Je tiens à affirmer bien clairement à mon honorable ami de Waterloo-Nord que je n'ai nullement accepté dans son intégrité le projet Shaughnessy.

M. EULER: Vous en avez parlé.

M. MARLER: Pour moi, le projet Shaughnessy constituait une expérience, ni plus ni moins. Je n'ai pas du tout analysé les chiffres qu'il comporte; mais je dis que l'on devrait élaborer et présenter au pays un projet qui permettra de réaliser l'économie nécessaire. Si un autre projet est aussi recommandable que le projet Shaughnessy, je suis, pour ma part, tout disposé à l'accepter.

M. EULER: Toujours, je suppose, à condition que ce projet permette au Pacifique-Canadien de s'emparer du National-Canadien.

M. MARLER: Pas du tout. Qu'on me permette de détromper mon honorable ami sur cet autre point. Je ne suis pas lié irrémédiablement au projet en vertu duquel le Pacifique-Canadien s'emparerait du National-Canadien. Je veux que le déficit des voies ferrées du Canada prenne fin, tout d'abord.

M. EULER: Il me fait plaisir de voir que mon honorable ami et moi-même nous nous entendons sur un point.

M. MARLER: Mon honorable ami parle comme un homme dévoué à un parti.

M. EULER: Je laisse à la Chambre le soin de dire qui se rend coupable de cette faute, au sujet des voies ferrées.

Monsieur l'Orateur, l'étatisation des deux réseaux fusionnés offre beaucoup plus d'avantages que le projet Shaughnessy. Elle donne au pays le bénéfice des économies effectuées, et non pas au Pacifique-Canadien. Quand j'ai dit l'autre jour que, de l'avis de sir Henry Thornton, la fusion aurait pour résultat le paiement de tous les frais obligataires, y compris les intérêts sur les sommes avancées par le gouvernement du Canada aux chemins de fer, l'honorable représentant de George-Etienne-Cartier dit d'une manière peu courtoise que sir Henry Thornton est un faiseur de promesses. Je tiens à faire remarquer que lord Shaughnessy était aussi un faiseur de promesses, et que l'un des prometteurs représentait une entreprise privée et l'autre, le peuple canadien, et je demande: Lequel des deux les membres de cette Chambre, en qualité de représentants du peuple canadien, considèrent-ils le plus désintéressé?

Il se présente une triple alternative. Nous pouvons garder le régime actuel, exploiter nos voies ferrées en travaillant autant que possible de concert avec le Pacifique-Canadien, en économisant le plus possible, mais les deux réseaux distincts l'un de l'autre. Je crois que l'on peut faire beaucoup en ce sens, et, avec un chiffre d'affaires annuel assez bon, je crois que nous pourrons presque rembourser au public les frais obligataires. Si l'on décide de garder le régime actuel, je suis d'avis que l'on

devrait réduire le capital du National-Canadien de façon qu'il soit en mesure d'agir comme s'il était une entreprise privée.

Le second projet comporte la fusion sous l'autorité du Pacifique-Canadien. Je ne le discuterai pas, car je crois qu'on ne devrait pas le considérer très sérieusement.

Le troisième, comporte la fusion du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, pour en faire un seul grand réseau d'Etat. C'est à mon avis la solution qui s'impose, solution qui paraît peut-être impossible, oserais-je dire, à cause de l'aspect formidable qu'elle revêt ou parce que l'esprit humain n'a pas appris à s'appliquer à une si vaste entreprise, mais que, monsieur l'Orateur, la logique des faits rendra inévitable, à mon sens. Si quelqu'un avait dit il y a dix ans que les cinq grands réseaux ferroviaires du Canada seraient fusionnés maintenant pour former le chemin de fer National-Canadien, le public canadien lui aurait accordé peu de foi; mais ils sont maintenant fusionnés en un seul réseau.

Je répète, monsieur l'Orateur, que si notre pays peut économiser 100 millions de dollars par la fusion des deux grands réseaux ferroviaires, cela doit porter le Parlement et le Gouvernement à agir, et je crois que le peuple canadien exigera que l'on agisse de quelque façon, quand ce ne serait qu'examiner la question.

C'est le moins que le devoir commande de faire. Si la réalisation de ce projet est jugée praticable, ce devoir s'impose si manifestement qu'aucune excuse ne justifierait de la négliger.

En terminant, permettez-moi de résumer les résultats à attendre si nous nous décidons énergiquement à résoudre ce problème comme il doit l'être.

D'abord, le Gouvernement sera mis en état de pouvoir réduire les impôts d'environ un tiers, sinon, au moins d'un quart.

La confiance reviendra et incitera le peuple canadien à aller de l'avant, sachant qu'il a fini par voir clair dans la situation financière.

Ce sera un aiguillon pour le commerce. Puis on verra s'abaisser le coût de la vie. Il inspirera des projets d'entreprise et amènera plus tôt la mise en valeur plus prochaine et plus étendue de nos richesses naturelles. Immédiatement, aussi, sera résolu le problème des tarifs de transport maritimes.

Et enfin, on pourrait s'en servir pour organiser un projet d'amortissement de notre dette, à laquelle il faut attribuer la plus grande partie de nos embarras.

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

[M. Euler.]

Reprise de la séance

M. STEWART (Leeds): A l'instar de l'honorable député de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs), je prends rarement part à la discussion en cette Chambre, monsieur l'Orateur, et je n'ai pas alors à m'excuser de prendre, ce soir, un peu de temps de mes honorables collègues. D'après les chiffres de cet honorable député dont je viens de parler il en coûterait environ $18,000 par jour au pays pour une séance de la Chambre. Au cours d'une session précédente un autre député avait fait une déclaration à peu près analogue et l'année dernière, le ministre de la Justice (M. Lapointe) disait à la députation ce qu'il en coûtait exactement. Comme les chiffres qu'il a donnés sont plus en faveur de ceux qui ont un penchant pour les longs discours, je me crois fondé à les citer. Selon lui, la session coûtera $55,000 par mois, en sus des dépenses régulières et permanentes. En calculant vingt jours de travail par mois, ce coût serait d'environ $2,700 par jour; c'est beaucoup moins que le montant donné par l'honorable député dont j'ai parlé. En somme ce n'est pas si mal, après tout, et je crois qu'il est possible de prendre quelques minutes de plus que s'il en coûtait $18,000 par jour, comme on le prétendait.

Avant d'en venir aux sujets dont je veux parler, je voudrais faire, en peu de mots, allusion à l'intéressant discours prénoncé avant six heures par l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler). Toujours ce collègue a quelque chose d'intéressant à nous dire et il s'exprime en homme renseigné sur le sujet qu'il traite. Selon moi, le point le plus remarquable de ce discours c'est celui qui porte sur sa critique du Gouvernement. L'honorable député trouve à redire aux impôts. Certains de ces impôts, dit-il, sont des impôts vexatoires; il ne veut pas de l'impôt sur les ventes, il est d'avis de réduire l'impôt sur le revenu, et il n'a pas, non plus bien fortement loué le Gouvernement au sujet de sa politique des chemins de fer. Après avoir eu tant à redire on eut pu s'attendre que l'honorable député se fût senti mal à l'aise de ce côté-là de la Chambre (*la droite*). Il a trouvé à reprendre un peu partout, mais j'ai remarqué qu'il avait repris son siège sans dire comment il allait voter sur le budget. A la suite des reproches qu'il a adressés au Gouvernement, on ne saurait guère s'attendre qu'il accorde son appui sur le budget; nous sommes curieux de voir l'attitude qu'il prendra au moment de voter.

C'est le budget qui, à l'heure qu'il est, fait l'objet du débat. On l'a beaucoup attaqué et d'un peu partout et bien rares sont les députés qui peuvent le comprendre. D'aucuns avouent n'y rien comprendre, et il semblerait que le

ministre intérimaire des Finances n'eût pu mieux réussir qu'en cette circonstance s'il avait résolu de soumettre à la Chambre un exposé confus et presqu'inintelligible. Le chef du parti progressiste déclare ne rien entendre à cet exposé, et comme je l'ai dit, d'autres collègues font le même aveu. Ce qu'il y a de remarquable dans cet exposé c'est qu'il manque de clarté et ce qui pis est, c'est qu'il manque de sincérité. Le ministre intérimaire des Finances reconnaît une augmentation de la dette, au cours de l'exercice, s'élevant à peu près à 14 millions. Pour en arriver là il a ajouté à l'excédent en argent des recettes qu'il entrevoit, au chiffre approximatif de $1,822,000, la somme de $4,000,000 représentant les intérêts en souffrance sur les prêts avancés à la Roumanie et à la Grèce, quoique cette somme n'ait jamais été payée et qu'elle doive peut-être ne jamais l'être au Dominion du Canada. Toutefois, en supposant qu'elle lui soit remboursée un jour, il faudrait l'inscrire comme de l'actif et rien ne donne droit au ministre de l'inscrire parmi les recettes tant quelle n'est pas payée. Si le ministre avait procédé ainsi, comme il le fallait, l'accroissement de la dette publique, durant le dernier exercice, serait d'environ 18 millions, accroissement assez alarmant, la plupart des honorables députés, en conviendront, je crois, vu le chiffre élevé des impôts en ce pays, surtout par comparaison avec les Etats-Unis. Rappelons-nous aussi que ces 18 millions n'englobent pas l'argent emprunté pour les chemins de fer nationaux, dont le Canada a garanti le remboursement. La somme ainsi avancée au cours du dernier exercice s'élève à quelque 64 millions. D'après ce calcul, l'augmentation de la dette publique, y compris les avances faites aux chemins de fer, se chiffre par 82 millions, et, en outre, nous avons les 18 millions fournis au réseau national pour des embranchements. Donc, si nous faisons entrer cela en ligne de compte, comme nous le devrions, l'accroissement de la dette nationale durant le dernier exercice est en tout de quelque 100 millions. En regard des avances faites aux chemins de fer nationaux on peut faire valoir en toute équité l'accroissement de l'actif au compte du capital. Mais comme on l'admet de toutes parts, vu que le réseau est déjà évalué bien au-dessus de sa valeur dans nos livres et que dans diverses parties de la Chambre on prétend qu'il faudrait diminuer l'évaluation du capital-actions, nous retirons une bien chiche consolation de l'opération intellectuelle d'estimer combien ces déboursés ont pu ajouter à la valeur de notre réseau. Le Gouvernement semble avoir fait de son mieux pour rendre l'exposé confus et dissimuler les faits; mais une analyse sérieuse des chiffres force n'importe quelle autorité compétente à saisir la gravité de la situation à laquelle le Canada doit faire face. La question est celle-ci: Combien de temps encore serons-nous en moyens de continuer à accroître notre dette de 100 millions environ par année, et combien de temps le peuple canadien souffrira-t-il un Gouvernement agissant ainsi?

Pourquoi cet embarras de la députation pour ce qui est de l'état véritable des affaires relativement à ces comptes? Nous en trouvons la raison en lisant les exposés budgétaires du ministre des Finances (M. Fielding) et en les comparant avec le discours prononcé par le ministre intérimaire des Finances (M. Robb), quand il a présenté son deuxième budget. J'extrairai une brève citation des débats de la session de 1922, volume 3, pages 2125 et 2126, où le ministre des Finances a fait la déclaration suivante touchant la dette publique:

> Je désire attirer votre attention sur l'augmentation de la dette publique. En regard de la dette brute il faut faire valoir l'actif du Dominion. Dans le passé, presque tout notre actif était regardé comme bon. Lorsque le montant n'en était pas très élevé en proportion de nos affaires, peut-être n'y avait-il pas lieu de faire de distinction, mais depuis que cet actif, avec l'exploitation de nos chemins de fer a atteint un chiffre énorme, il est devenu bon ou nécessaire de faire une distinction.
>
> Mon prédécesseur a établi cette distinction fort à propos, je crois, en divisant cet actif en actif productif et en actif non-productif. Cette façon de procéder n'influe pas sur les dépenses générales, mais si les bons actifs seulement sont mis en regard de la dette brute, nous aurons un aperçu plus juste de la dette réelle du pays.
>
> Nous maintenons cette manière de traiter l'actif; nous regardons ces deniers de chemins de fer comme des emprunts. Peut-être fera-t-on de plausibles objections à ce raisonnement. Le Grand-Tronc et le Nord-Canadien sont virtuellement la propriété du Dominion, et, lorsque nous leur avançons de l'argent, nous nous prêtons à nous-mêmes dans un certain sens. Quand nous présentons ces dettes comme un actif, un critique habile pourrait trouver à redire. Mais il sera peut-être nécessaire de continuer ce système; c'est de cette façon que nous tenons notre comptabilité de 1922.
>
> Il peut être avantageux et commode de séparer l'exploitation des chemins de fer des autres dépenses nationales. Cependant, on peut se placer à un autre point de vue. Nous sommes excusables d'imputer sur les frais de premier établissement ou sur un autre compte spécial quelque opération particulière, par exemple, la construction d'une voie ferrée. Diverses espèces de dépenses publiques ayant des résultats permanents peuvent être proprement classées comme éléments de notre actif, comme frais de premier établissement. Mais, si d'année en année, nous devons souscrire aux dépenses ordinaires du chemin de fer; si nous devons combler le déficit, l'écart entre les dépenses et les recettes; si nous devons aussi payer des sommes considérables en intérêt sur les obligations et autres garanties de ces soi-disant compagnies de chemins de fer; si nous devons faire cela infailliblement tous les ans, tout en payant de moins en moins, espérons-le, certains objecteront avec raison que ce n'est plus là un compte spécial mais une partie des dépenses ordinaires

du pays, et qu'il faut inclure ces dépenses ordinaires avant de déclarer un surplus.

Toutefois, comme je l'ai dit tout à l'heure, il peut être avantageux de tenir les comptes actuels des chemins de fer séparés des autres. Si l'on comprend clairement la nature de l'opération, je suppose que l'on ne s'y opposera pas sérieusement.

Puis, parlant des emprunts, le ministre ajouta:

Au cours de l'année le Gouvernement a négocié quatre emprunts. Trois de ces emprunts ont été lancés au nom des compagnies de chemins de fer, et l'un directement au nom du Gouvernement. Nous persistons à considérer ces chemins de fer comme autant de corporations les emprunts des chemins de fer sont émis au nom des compagnies de chemins de fer, avec des garanties de l'Etat. De fait, le Gouvernement est aujourd'hui le souscripteur et l'endosseur de ces garanties; celles-ci sont donc pratiquement des prêts du Gouvernement.

En 1923, le ministre des Finances, traitant du revenu et des dépenses, fait la déclaration suivante consignée aux débats, volume 3, page 2631:

Passons maintenant à l'exercice 1922-1923, terminé depuis peu. Nous n'en avons pas encore les comptes exacts sous les yeux, mais nous sommes assez renseignés pour en annoncer le résultat de façon assez précise. La recette ordinaire s'est élevée à $393,619,000, chiffre estimatif, puisque le compte n'en est pas encore définitivement arrêté.—D'un autre côté, la dépense ordinaire étant de $331,780,000, il s'accuse donc un excédent de $61,839,000.

Toutefois, la dépense imputable sur le capital représentant $14,500,000, le règlement des réclamations de guerre, $6,700,000, et les frais d'emprunts, $3,500,000, on obtient ainsi le total de $24,250,000, et le chiffre de la recette se trouve encore à dépasser de $37,589,000 celui du total de la dépense ordinaire, de la dépense imputable sur le capital et de la dépense extraordinaire. Mais il y a les voies ferrées qu'il faut faire entrer en ligne de compte.

Nous avons dû avancer, cette année-là, $92,190,000 pour les chemins de fer, et $6,060,720 pour la marine commerciale, soit un total de $98,250,720. Cela, naturellement, absorbe tout le surplus que j'ai mentionné et laisse une forte balance du côté opposé. Tout compte fait, nous avons ajouté à la dette publique, durant l'exercice financier, $49,293,086. Nous avons reçu quelque 8 millions ou plus du gouvernement britannique à compte du change, sans quoi l'augmentation de dette nationale aurait été plus forte.

Ce que je désire faire remarquer à la Chambre, c'est que dans ses deux discours budgétaires le ministre des Finances s'occupe particulièrement des avances consenties aux chemins de fer nationaux et déclare en propres termes qu'il faut en tenir compte pour établir le chiffre de la dette publique. Il a été jusqu'à dire qu'il y avait lieu de les compter dans les dépenses ordinaires de l'exercice. Voyons comme le ministre intérimaire s'écarte de cet usage dans son exposé financier, usage absolument légitime. Je cite le hansard de 1924, 2e volume. Parlant des prêts au réseau national, le ministre prononce ces paroles.

Je puis dire que lorsqu'on fait des prêts en espèces, suivant les arrangements conclus par l'ancien ministre des Finances, on les range dans la catégorie de valeurs

[M. Stewart (Leeds).]

improductives et l'on n'en tient pas compte lorsqu'on détermine le chiffre net de la dette publique. Les fonds prélevés par voie de garantie, où l'Etat joue le rôle d'endosseur, n'influent en rien sur la dette publique, puisque ce sont des obligations indirectes.

La Chambre ne partagera pas cette opinion. Elle est en complète opposition avec l'attitude du ministre intérimaire des Finances. Elle est foncièrement mauvaise et rappelle ce fameux personnage de Micawber qui croyait acquitter une dette en donnant une promesse de payer. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) a fort bien établi le fait, ces jours derniers, que les prêts aux chemins de fer de l'Etat étaient une dette contractée et devaient être regardés comme telle. Le 22 avril dernier il disait ceci:

Là n'est point la question. Il s'agit de savoir combien de ces obligations émises chaque année ont été, si l'on veut, ajoutées à la dette nette consolidée, ou, si l'on préfère, ajoutées à la dette réunie du pays. En d'autres termes, quelques honorables députés se sont plaints de ce que, durant une certaine année, nous ayons payé une grosse somme d'argent comptant aux chemins de fer et que nous ayons inscrit cette somme dans le compte consolidé net. En conséquence, le déficit fut très considérable. "Maintenant," disent-ils, "vous venez nous dire: Nous n'avons pas l'intention de verser de l'argent comptant, mais de financer au moyen d'obligations. En conséquence, votre déficit réel est beaucoup moindre ou il se peut que vous ayez un excédent, selon le cas." Cet argument a une certaine valeur et il faut l'envisager d'une façon équitable.

La question politique importe peu d'un côté ou de l'autre en fait d'arrangements financiers. Que les chemins de fer soient financés au moyen d'argent comptant ou d'obligations, cela importe peu; toutes les obligations de nos chemins de fer sont nos dettes et nous devons en tenir compte d'une façon ou de l'autre. Si nous émettons pour 20 millions d'obligations, garanties ou non, dans une année en particulier, ceci a quelque chose à faire avec la dette du pays, peut-être pas pour les fins de la comptabilité, avec la dette consolidée, mais avec la dette réunie du pays. Cet argent, nous le devons et il nous faut le payer. Il est vrai qu'à côté de cela nous avons des propriétés, s'il en a été acheté avec ces fonds ou les produits de ces obligations en particulier. Dès lors, en dernière analyse, il importe peu que nous payions en espèces ou que nous émettions des obligations, car, à toutes fins pratiques, nous devons tenir compte du résultat net des opérations.

Cette manière de voir est bien différente de celle du ministre intérimaire.

Presque tous les orateurs se sont appesantis sur la question des impôts. On ne s'aperçoit bien du poids qu'ils font sentir au pays qu'en les comparant avec ceux qui sont payés ailleurs. Tout le monde reconnaît que les impôts sont trop élevés et qu'ils doivent être réduits dans la mesure du possible. On croit généralement que l'Angleterre est le pays qui paye le plus d'impôt au gouvernement, et l'on a cité des chiffres pour le prouver. Cependant, si l'on réunit les impôts fédéraux, provinciaux et municipaux on arrive à un total qui dépasse, relativement, les charges du contribuable anglais. Un expert a calculé que ce dernier paye $80 d'impôts et le contribuable

Canadien $38 au Trésor fédéral. Dans l'Ontario nous payons $13 au gouvernement et $30 à la caisse des écoles et à l'administration municipale, formant un total de $81, dépassant d'une piastre les charges du contribuable anglais.

L'hon. M. ROBB: Si notre collègue prétend faire un parallèle entre les charges du contribuable anglais et celles du contribuable canadien, il se montrerait plus juste en faisant entrer dans son calcul toutes les provinces de la Confédération. Au lieu de cela, il se borne à la province d'Ontario où les impositions sont élevées.

M. STEWART (Leeds): Il n'y a pas de provinces où les impositions soient basses.

L'hon. M. ROBB: Elles sont plus basses dans Québec.

M. STEWART (Leeds): Il y a d'autres provinces où les taxes sont plus élevées que dans l'Ontario.

L'hon. M. ROBB: Pas dans Québec.

M. STEWART (Leeds): Elles sont plus élevées en Colombie-Anglaise.

L'hon. M. ROBB: Oui.

M. STEWART (Leeds): Je ne suis pas au fait de la situation dans la province de Québec. Le gouvernement provincial possède peut-être des moyens de se procurer des revenus que n'ont pas les autres provinces. Nous le rattrapperons peut-être avant longtemps. Ce qu'il y a de décourageant en tout cela, c'est que les autres pays diminuent les impôts tandis qu'ils sont maintenus à ce niveau élevé au Canada, sans que nous puissions les réduire. L'Australie, la Nouvelle-Zélande, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne ont tous été en mesure de réduire les impôts tandis que le Canada est dans l'impossibilité de les suivre dans cette voie; par contre nous nous enfonçons de plus en plus à chaque année.

Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je citerai une assertion du président Coolidge et qui s'applique tout aussi bien au Canada qu'aux Etats-Unis. Voici:

> Il est absolument établi à la lumière de l'expérience qu'il est possible de percevoir de plus fortes sommes sur les gros revenus en imposant un impôt modéré plutôt qu'élevé. Du moment que l'impôt est trop élevé, les gros revenus s'évanouissent laissent porter entièrement le fardeau des taxes sur les épaules des salariés et des gens dont les moyens sont très limités.

De plus, le premier ministre de l'Australie a déclaré,—et je crois que ses paroles s'appliquent aussi bien au Canada qu'à l'Australie:

> Tous les économistes s'accordent à dire qu'il n'y a rien au monde pour arrêter le développement d'un pays, déprimer le commerce et les industries et rabaisser le genre de vie du peuple que les taxes excessives. Comparativement à ce qui se passe dans les autres pays du monde, notre système d'impôts est loin d'être excessif, bien qu'il exerce une influence désastreuse sur nos affaires si nous tenons compte des circonstances particulières dans lesquelles nous sommes placés. Nous sommes un jeune pays possédant des ressources naturelles illimitées, mais où il n'y a pas de grosses fortunes accumulées. Il s'ensuit donc que le fardeau de nos dettes, qui pourrait être aisément supporté par un vieux pays vu les capitaux considérables dont il peut disposer, peut arrêter le futur développement d'une jeune nation.

Voilà des paroles qui s'appliquent très bien au Canada.

Nous nous en rendons tous compte, le principal concurrent du Canada, ce sont nos voisins du sud dont nous sommes séparés par une frontière imaginaire. La même langue est en honneur dans les deux pays. L'immigration des gens et des capitaux d'un pays à l'autre n'offre pas de sérieuses difficultés. Par malheur, nous constatons que nos compatriotes prennent par milliers le chemin des Etats-Unis et rien n'indique que cette situation prendra fin bientôt. A maintes reprises, j'ai préconisé la sagesse et la nécessité de diminuer le chiffre de l'impôt sur le revenu et je désire encore à cette heure établir le chiffre comparatif de l'impôt tant au Canada qu'aux Etats-Unis. Voici:

Revenu hommes mariés	Canada	Etats-Unis
$ 3,000	$ 40	$ 7 50
4,000	80	22 50
5,000	126	37 50
6,000	117 50	57 50
10,000	619 50	207 50
20,000	2,089 50	1,017 50

Il est inutile d'insister davantage sur ce tableau pour établir l'écart appréciable que présente l'impôt sur le revenu qui est prélevé dans les deux pays ainsi que les avantages dont le capital jouit aux Etats-Unis comparativement au Canada. J'espère sincèrement que le Gouvernement verra jour de faire droit aux demandes venant de toutes parts pour que l'on réduise le chiffre de l'impôt sur le revenu.

Du moment que nous abordons la question tarifaire, nous mettons le pied sur un domaine qui prête à la controverse. Le problème a donné lieu à passablement de discussion ici, même depuis que le présent débat du budget est commencé. Il n'y a pas de question qui ait soulevé des débats plus longs et plus acrimonieux que celle-là depuis le dernier quart de siècle. Cependant, je n'ai pas du tout l'intention de m'étendre sur ce sujet ce soir; nous aurons l'occasion, je l'espère, de discuter la question plus à fond le jour où la résolution qui est inscrite au Feuilleton au nom du très honorable chef de l'opposition officielle, viendra sur le tapis. Avec votre permission toutefois, monsieur l'Orateur, j'esquisserai à grands

traits les tergiversations du Gouvernement sur cette importante question.

Le régime actuel fut porté au pouvoir en préconisant un programme dont le principal article promettait l'abaissement du tarif douanier. Cette attitude fut adoptée sans équivoque à la convention du parti libéral, en 1919, et le même programme fut formulé ici par le premier ministre, alors qu'il occupait les fonctions de chef de l'opposition, ainsi que par tous les candidats libéraux aux élections générales de 1921. Dès que le Gouvernement libéral eût pris en mains les rênes du pouvoir toutefois, il se borna à réduire légèrement les droits sur quelques articles dans son premier budget; de fait ces réductions étaient si peu sensibles qu'elles furent aisément compensées par une augmentation de la taxe sur les ventes. Après s'être rendu compte que ces remaniements ne tendaient guère à racheter leurs promesses électorales, mes honorables amis nous demandèrent de prendre patience; ce n'était qu'un commencement à leur dire; c'était un premier pas dans la bonne voie; "Attendez, disaient-ils, que nous nous mettions à l'œuvre l'année prochaine". Et l'année suivante, à la surprise de tout le monde, le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) annonça qu'il était nécessaire d'assurer la stabilité du tarif au pays; il n'était ni juste ni raisonnable de remanier constamment le tarif douanier, étant donné surtout qu'il y était des plus modérés. J'appelle l'attention des honorables députés qui ont l'habitude de crier à tout propos que notre tarif est trop élevé, sur cette assertion du ministre des Finances. Loin d'être élevé, notre tarif est trop bas comparativement à celui que les autres pays ont mis en vigueur, surtout depuis la guerre. Et au cours de la 3e session du présent Parlement, en dépit de cette déclaration solennelle du ministre des Finances, l'exposé budgétaire comportait des réductions du tariff douanier; ces réductions de droits causèrent des perturbations industrielles et alarmèrent les capitalistes sans nous assurer des bénéfices correspondants. Il serait en effet assez difficile d'imaginer des avantages de nature à compenser les torts que nous avons subis du fait de ces réductions tarifaires. On répondit à nos observations que le Gouvernement mettait son programme à exécution; on donna même à entendre que mes honorables amis persisteraient dans cette voie jusqu'au jour où ils auraient réussi à abaisser le tarif au niveau préconisé dans leur programme.

Peu avant la convocation des Chambres, le premier ministre, dans un discours à Toronto, a annoncé que le Gouvernement suspendrait durant quelque temps le dégrèvement des droits, et qu'après tout il n'y aurait guère de modification de la politique tarifaire dans le budget suivant. Mais que voyons-nous aujourd'hui? Le quatrième budget, au lieu de nous accorder un abaissement des droits douaniers, ainsi que nous l'avait promis le programme ministériel, frappe la houille d'un droit plus élevé, et l'on nous assure, plus ou moins—ce qui peut être exact ou non—qu'une commission du tarif sera nommée.

L'honorable député de Springfield (M. Hoey) a dit de cette commission projetée qu'elle aidera le Gouvernement à se débarrasser de sa responsabilité, qu'elle sera une sorte de camouflage qui lui permettra de cacher sa protection. La proposition est si nébulleuse et le Gouvernement a eu si souvent recours à des commissions royales de toute sorte pour échapper à sa responsabilité sur des questions d'intérêt vital que l'opinion de mon collègue de Springfield ne me surprend pas. Il serait possible d'instituer une commission qui aiderait réellement au ministère et à tous les intéressés dans les questions de droits douaniers, mais cette proposition est si vague que nous ne pouvons prévoir si elle serait d'aucune utilité. Elle est présentée à la veille d'élections générales pour permettre au Gouvernement de sortir de l'impasse dans laquelle il se trouve. N'a-t-elle pas pour objet de faire du tarif une question générale de donner l'opportunité aux candidats ministériels de prêcher la doctrine de la protection élevée ou des droits modérés selon le cas, en un mot, d'adopter la politique budgétaire du Gouvernement aux désirs des diverses circonscriptions afin que certains de ses partisans se prononcent en faveur d'un tarif de revenu seulement, d'autres pour la protection et d'autres encore pour le libre-échange, prêts à sonner le glas de la protection? Vu la conduite du cabinet à l'égard de cette question d'une importance capitale, ne sommes-nous pas autorisés à interpréter ainsi cette proposition? Cependant, monsieur l'Orateur, ces tactiques ne sauveront pas le ministère. Le peuple s'est attendu à un exposé clair et sincère de la politique ministérielle et il ne se contentera pas de promesses vagues de la part de ceux qui, dans le passé, ont négligé de remplir les engagements de leurs campagnes électorales.

Comme l'a fait observer le représentant de Lincoln (M. Chaplin) les réductions des droits douaniers afférants à la convention de commerce avec la France ont eu des résultats désastreux pour le Canada. Il a montré que, durant dix mois de notre dernier exercice, notre pays a perdu en droits de douanes et d'accise—diminués à cause de cette convention —au moins $1,600,000 dollars. Ce qu'il nous faut à l'heure actuelle c'est la stabilité du

tarif et une politique budgétaire ininterrompue. L'honorable député a aussi fait remarquer que ce dégrèvement ne concernait pas les choses nécessaires à la vie mais les articles de luxe tels que le brandy, les vins non mousseux, les tissus de soie, les rubans, les bas de soie, les parfums, le savon, la joaillerie et autres articles de même nature. Il est incontestable, monsieur l'Orateur, qu'au sujet du tarif, le Gouvernement n'a aucune politique arrêtée, aucun programme, si ce n'est celui de la session, c'est-à-dire tout ce qu'il faut pour obvier aux besoins des sessions d'une année à l'autre.

Je passe maintenant au problème des chemins de fer. Je serai assez bref vu que nous aurons d'autres occasions de discuter ce sujet plus à fond. L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) a épuisé cette question cet après-midi, et son discours nous a portés à croire que le Gouvernement aurait été après cela obligé d'annoncer quelque politique tendant à mettre fin au gaspillage et au dédoublement de services provoqués par les deux lignes parallèles. J'ai sous la main une partie de l'état des chemins de fer nationaux de l'an dernier. Nous voyons que les revenus de leur exploitation ont diminué de 17,500,000 dollars, en chiffres ronds, et que leurs frais ont été de 14,300,000 dollars de moins. Il y a une diminution nette de revenus de 3,186,000 dollars environ. Il est intéressant de constater quelles sont les régions desservies par ces chemins de fer qui ont rapporté un déficit et celles qui ont accusé des profits. J'espère que nos amis les progressistes prêteront leur attention à cet aspect du sujet et le mettront en regard de leurs demandes relatives à des tarifs moins élevés dans les provinces de l'Ouest. Voici les chiffres:

	Revenus de l'exploitation	Frais de l'exploitation	Surplus	Déficit
Région centrale	$114,564,818	$98,131,371	$16,433,446	
Lignes des Etats-Unis	34,363,689	28,883,527	5,480,162	
Région de l'ouest	65,938,275	67,062,628	.....	$1,124,353
Région de l'Atlantique	20,721,399	24,266,403	.....	3,545,004

Deux de ces territoires ont donc montré un surplus mais celui-ci est réduit par les déficits des deux autres régions. Voilà qui est intéressant et ne laisse pas de jeter de la lumière sur la situation enchevêtrée en ce qui concerne la question des tarifs de transport dans l'Ouest, par suite de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau. Nous avions espéré que le ministère aurait saisi la Chambre avant aujourd'hui de son projet relatif à la solution de cet important problème. Assurément il est grand temps d'abroger ledit accord qui est si injuste à l'encroit de certaines régions et de confier toute la difficulté à la commission des chemins de fer qui sera chargée d'élaborer un régime équitable de tarifs, à la lumière des instructions qui pourront émaner de ce Parlement.

Deux choses qui commandent l'attention, et l'action, à ce moment, sont la suppression des dépenses excessives dans un service de tout premier ordre et l'élimination de tout chevauchement entre les deux réseaux. Si une conférence entre les deux chefs des voies ferrées n'arrive pas à ce résultat je suggère que la question soit soumise à la commission des chemins de fer et au besoin que la loi des chemins de fer soit modifiée de manière à autoriser ladite commission à supprimer les services doubles et la concurrence inutile, à la demande de l'une ou l'autre des compagnies de chemins de fer, du ministre des Chemins de fer ou du Gouverneur en conseil.

Je veux dire un mot aussi sur la question de l'énergie hydraulique; j'en parle parce qu'on impose un droit d'exportation sur la force motrice. L'énergie hydraulique constitue aujourd'hui le plus puissant encouragement, qu'il y ait sur la terre, de l'industrie et du développement; et ceci intéresse la province d'Ontario plus que n'importe quelle autre question possible. Nous avons là une des ressources les plus précieuses du Canada, et surtout des régions centrales du pays, parce que nous sommes forcés d'utiliser une quantité immense de houille et que l'électricité sert à la remplacer pour un si grand nombre de besoins tant dans l'industrie que dans les habitations, à la campagne comme à la ville. La mise en valeur des sources d'énergie hydraulique, l'étendue de son emploi et sa transmission facile à de grandes distances, voilà un des développements les plus remarquables du dernier quart de siècle. Il y a quelques années on se demandait s'il serait possible de vendre toute la force motrice qu'on avait entrepris de développer. L'utilisation sans cesse croissante de l'électricité a fait disparaître toute crainte à ce sujet; aujourd'hui le problème consiste à satisfaire la demande, qui s'est accrue au point de dépasser l'approvisionnement. S'il est une ressource nationale qui nous assure un avantage particulier et que nous devrions conserver dans l'intérêt du public canadien c'est bien la force motrice.

L'adoption d'un décret du conseil sous l'empire de la loi concernant l'exportation de l'électricité et des fluides imposant un droit d'exportation de $1.95 par année par h.p. nous met en présence de la question: Quel pro-

gramme allons-nous adopter? A une autre occasion je signalai l'importance de cette question et fis valoir que la force motrice ne devrait pas être exportée mais qu'on devrait plutôt la conserver strictement à l'intention de nos propres nationaux, pour développer nos ressources canadiennes et nos propres industries. Je parlais alors en particulier du développement projeté du Saint-Laurent et j'insistais auprès du gouvernement actuel pour qu'il donnât suite aux propositions de la commission hydroélectrique d'Ontario et permît à la province de commencer aussitôt la réalisation de ce projet qui comblerait une lacune déjà existante et contribuerait à fournir la demande qui commençait à peser sur l'établissement ontarien. Je réitère cette demande aujourd'hui et je dénonce l'imposition d'un droit d'exportation. Monsieur l'Orateur, nous ne devrions pas du tout exporter notre force motrice. Si nous permettons l'exportation maintenant nous aurons bien du mal plus tard à retirer cette permission. Certaines conventions auront été conclues, certains droits acquis seront établis et mille et une difficultés feront obstacle à la révocation des permis d'exportation.

Notre expérience en ce qui concerne la dérivation des eaux des lacs par la commission hygiénique de Chicago, sans autorisation aucune a été très malheureuse et a entraîné des litiges coûteux entre le Canada et les Etats-Unis, depuis bon nombre d'années. Par suite de ce détournement illégal le niveau de nos lacs et ports a souffert une baisse très notable, ce qui a fait perdre des millions de dollars aux intéressés de la navigation et a forcé le trésor public à faire de très fortes dépenses pour le dragage des chenaux de navigation et des ports. Et nous n'en avons pas encore vu la fin. Il nous faudra attendre des années avant d'être revenus à une situation normale et pendant ce temps force nous sera de continuer à débourser d'immenses sommes. Les difficultés qui naîtront fatalement de l'exportation de la force motrice nous mettront probablement dans une situation aussi grave et aussi inextricable. Profitons de l'expérience du passé et évitons les difficultés dans l'avenir en conservant cette richesse pour le profit exclusif de l'agriculture canadienne, de l'industrie canadienne, des ouvriers canadiens, et des voies ferrées canadiennes.

Il faudrait adopter un programme identique en ce qui concerne notre bois à pâte: décréter un embargo, ou, ce qui serait peut-être préférable, frapper l'exportation d'un droit extrêmement élevé qui augmenterait d'année en année. Il en est de même de notre asbeste et de nos minéraux.

[M. Stewart (Leeds).]

On nous a beaucoup parlé, monsieur l'Orateur, de la situation qui existe au Canada. Certains prétendent qu'elle n'est pas satisfaisante et que nous ne faisons aucun progrès. D'autres l'ont nié et ont dit qu'après tout çà n'allait pas trop mal. Or, imaginez l'effet que peut avoir un discours de deux heures du ministre du Travail (M. Murdock) sur un homme qui chôme et qui cherche un emploi. Vous comprendrez quelle satisfaction ce discours peut donner à un individu qui est dans cette position.

Nous admettons tous que la situation n'est pas ce qu'elle devrait être. Après tout, qu'est-ce qui ne va pas? Nous souffrons de la dislocation commerciale et de la confusion générale qui ont suivi la guerre. Le Gouvernement n'en est pas entièrement responsable, mais c'est réellement sa faute s'il n'a pas pris les dispositions nécessaires pour obvier à ces difficultés. Le Canada a été anémié, affaibli, épuisé par des diminutions de tarif excessives. On a besoin du stimulant qui a été adopté par presque toutes les nations du monde civilisé depuis la guerre, c'est-à-dire d'une politique ayant pour objet de conserver notre marché domestique pour nos propres nationaux. Le Canada est seul à adopter une politique contraire: il ouvre ses marché à la concurrence étrangère de pays très protégés, qui eux, nous interdisent l'accès aux leurs. Cela ne guérira pas tous nos maux et toutes nos difficultés, mais c'est la première démarche nécessaire pour rétablir la confiance, procurer du travail et arrêter l'exode de nos meilleurs artisans et jeunes gens. Qu'est-ce qu'il faut au Canada réellement à l'heure actuelle? J'ai ici quelques propositions qui feront, je crois, réfléchir mes honorables collègues.

D'abord, les Canadiens ont besoin de pratiquer l'économie. En deuxième lieu, tous les gouvernements, aussi bien le gouvernement fédéral que les gouvernements provinciaux et municipaux ont besoin de restreindre leurs dépenses. Troisièmement, il nous faut adopter une bonne politique douanière et stabiliser notre tarif. Quatrièmement, on a besoin de modifier nos tarifs de transport et de supprimer tout double emploi dans notre service de chemin de fer. Cinquièmement, il faut modifier nos impôts, surtout l'impôt sur le revenu et la taxe de consommation.

D'abord, en ce qui concerne l'économie: Aujourd'hui, beaucoup de gens chez nous font preuve d'extravagance et dépensent inutilement. Nos gens ont oublié, je crois, jusqu'à quel point leurs ancêtres étaient économes Les habitants des vieux pays, surtout les Ecossais, savaient ce que c'était que l'économie et ils la pratiquaient à leur profit et à celui de la nation. L'économie vous évite les dettes, vous

rend indépendant, vous donne de la confiance et du courage, vous permet de supporter des revers inattendus. L'économie est également nécessaire de la part du Gouvernement. Or, les gouvernements, comme les individus, ont peut-être perdu dans une large mesure le sens de l'économie. Autrefois, on se figurait qu'un gouvernement, pour être populaire, devait dépenser beaucoup. Mais, pendant plusieurs années à venir, monsieur l'Orateur, ce n'est pas le Gouvernement qui dépensera qui plaira au peuple, mais bien le gouvernement qui pratiquera l'économie, qui retranchera toutes les dépenses publiques inutiles et qui exigera de ceux qui les demandent d'attendre qu'on soit dans une meilleure situation financière. Le gouvernement actuel prétend qu'il pratique l'économie. Il n'y a guère réussi. Quand on pense aux nombreuses commissions qu'il a instituées, on s'aperçoit qu'il a ignoré l'économie. La commission relative au bois à pâte a coûté $75,000; elle a permis au Gouvernement de s'esquiver et n'a donné aucun résultat pratique. La commission des grains a coûté $170,000. L'enquête sur les tarifs des lacs qui n'a abouti à rien a coûté $41,000. Que dire de l'enquête de M. Preston sur les frets maritimes? On en a ignoré les conclusions et l'on a passé un contrat absolument indépendant. On a acheté le Union Club au prix de 2 millions et l'hôtel Scribe pour 3 millions. On a porté le traitement de l'auditeur général de $6,500 à $15,000. Et il y a beaucoup d'autres dépenses que je pourrais citer. Lorsque viendra le budget supplémentaire, s'il est semblable à celui de l'an dernier, on s'apercevra que le Gouvernement n'a guère fait preuve d'économie.

J'ai dit que nous avions besoin d'une bonne politique douanière qui puisse garder nos artisans au pays et conserver notre marché domestique pour nos propres cultivateurs et nos propres fabricants. J'ai parlé des tarifs de transport terrestre et de l'équilibre des impôts.

Le Gouvernement prétend que le Canada est prospère. Le premier ministre a, deux heures durant, cité des statistiques, mais il a dû être convaincu qu'il n'avait pas réussi à satisfaire les membres du Parlement ni le public, puisque le ministre du Travail a consacré deux heures de plus dans le même but. Je veux montrer au Gouvernement, monsieur l'Orateur, certaines des choses qui indiquent clairement le manque de prospérité au Canada. Tout d'abord, la baisse de nos revenus. Comparativement à l'an dernier, nos revenus ont baissé d'environ 52 millions, ce qui est dû en partie, sans doute, à une diminution de la taxe des ventes et à l'abaissement des tarifs douaniers. L'an dernier, le ministre intérimaire des Finances avait estimé que cette perte de nos recettes serait d'environ 24 millions, mais comme le chiffre est double, cela indique qu'il y a une diminution dans les affaires dont le Gouvernement tire ordinairement ses revenus. En comparant 1922 et 1924, on constate une baisse de 31 p. 100 dans les recettes provenant de l'impôt sur le revenu. Il y a aussi une diminution dans les recettes brutes des deux réseaux nationaux en 1923-1924. Cette diminution est d'environ 14 millions pour le Pacifique-Canadien et 17 millions pour le National-Canadien. Ces diminutions prouvent-elles la prospérité? Vient ensuite l'exode aux Etats-Unis d'environ 150,000 de nos meilleurs citoyens, et un sur quatre seulement revient au pays.

Je prétends que ces faits indiquent que le Canada n'est pas aussi prospère que nous le voudrions, mais bien au contraire qu'il va dans la direction opposée. La prospérité est facile à reconnaître et quand elle arrivera au pays, tout le monde la verra et la saluera avec joie Les ministres n'auront pas besoin de prononcer de longs discours pour signaler sa présence parmi nous. La prospérité ne nous viendra pas sous un régime comme celui dont nous jouissons depuis les trois dernières années avec le Gouvernement actuel. Sa politique manque de stabilité sur toutes les questions importantes et surtout sur celle du tarif. La ligne de conduite du Gouvernement est sessionnelle; elle a avancé et reculé, elle est restée stationnaire, elle s'est écartée, dérobée et elle a hérité au point de se confondre et de ne plus savoir quelle direction prendre. Le Gouvernement a adopté une loi contre le "dumping", puis il a abrogé sa propre loi. Mais le grand "dumping" aura lieu aux élections générales, quand le peuple canadien déposera le Gouvernement actuel. Certains voteront contre lui parce qu'il n'a pas rempli ses promesses, d'autres se prononceront contre lui parce qu'il a joué avec le tarif, le relevant parfois, l'abaissant à d'autres moments; s'arrêtant parfois dans son programme de sonner le glas de la protection et proposant maintenant une commission derrière laquelle il pourra se réfugier pour encore au moins une autre session; d'autres déposeront des votes adverses parce qu'il a embrouillé nos finances, augmenté les taxes et la dette publique; les ouvriers voteront contre lui parce qu'un grand nombre d'entre eux sont sans travail et que d'autres ont été forcés d'émigrer aux Etats-Unis pour en trouver; le capital votera contre lui parce qu'il a détruit la confiance; les cultivateurs voteront contre lui parce qu'il a rejeté leur demande raisonnable d'une juste mesure de protection contre la masse considérable des produits agricoles américains et

parce que, dans une grande mesure, ils perdent leurs débouchés au pays. Le seul désir du Gouvernement a été de conserver le pouvoir aux dépens des principes. Dans sa confusion, il ne sait que faire, de quel côté se diriger. La prospérité viendra au Canada lorsque nous adopterons une politique tarifaire sage et stable qui protégera l'agriculture, le travail, l'industrie et le capital et donnera aux centaines de mille ouvriers canadiens du travail au Canada et non aux Etats-Unis. La prospérité arrivera quand nous adopterons une politique qui préservera nos forêts et nos ressources des champs, des mines et des forces hydrauliques pour l'avantage des Canadiens ou de ceux qui veulent devenir Canadiens. Cette politique règlera notre problème d'immigration en conservant notre peuple et en attirant de bons immigrants. En agissant ainsi et en procurant plus de trafic marchandises à nos chemins de fer, nos déficits disparaîtront en même temps que le fardeau de nos taxes sera allégé. Le peuple Canadien désire vivement l'adoption de cette politique et comprend qu'il ne peut compter sur le gouvernement actuel mais sur un nouveau gouvernement ayant le courage, les capacités et la détermination voulus pour faire face aux difficultés actuelles franchement et carrément.

M. PUTNAM: D'après les remarques de l'honorable député j'ai compris qu'il croyait qu'aux dernières élections générales le peuple canadien s'était prononcé en faveur d'un abaissement du tarif. Est-ce là ce qu'il pense?

M. STEWART (Leeds): Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que le Gouvernement avait promis une diminution du tarif et j'ai ajouté qu'il n'avait pas rempli sa promesse. Je dirai plus et c'est que, non seulement le Gouvernement a fait appel aux électeurs sur la question d'un dégrèvement du tarif, mais qu'il y a d'honorables députés siégeant à droite de la Chambre qui s'y trouvent parce qu'ils ont favorisé une augmentation du tarif. On prêchait une politique ici et une autre politique là, n'importe quoi pourvu qu'on eût la majorité.

M. PUTNAM: L'honorable député a déclaré formellement que le Gouvernement avait été porté au pouvoir sur la promesse de dégrèver les droits de douane.

Des VOIX: A l'ordre.

M. STEWART (Leeds): J'ai dit que le Gouvernement avait recueilli des votes grâce à ce programme et il ne fait pas de doute qu'il n'en ait obtenu ainsi un certain nombre

M. PUTNAM: Vous avez dit qu'il devait le pouvoir à ce programme.

[M. Stewart (Leeds).]

M. STEWART (Leeds): A tout ce que vous voudrez.

M. PUTNAM: Vous modifiez ce que vous avez dit.

M. STEWART (Leeds): Il doit son avènement à toutes sortes de promesses contradictoires; promesses différentes: ici, d'un tarif élevé; là, d'un tarif diminué; libre-échange, tarif fiscal; n'importe quoi de nature à recueillir des suffrages.

M. PUTNAM: Je tiens à vous remercier de la franchise de votre réponse.

M. STEWART (Leeds): J'étais sur le point de terminer lorsque l'on m'a coupé la parole. Je disais que nous avions besoin d'une politique douanière sensée et stable; protégeant l'industrie, le capital, l'ouvrier, nos ressources naturelles et en conservant le façonnement entier au Canada.

M. PUTNAM: Comment?

M. STEWART (Leeds): En les fabricants ici au lieu d'envoyer, comme cela se fait maintenant, notre matière première aux Etats-Unis; en conservant le marché domestique pour le cultivateur canadien et en l'interdisant aux millions valant de produits agricoles qui pénètrent au Canada.

M. PUTNAM: De combien relèveriez-vous les droits?

M. STEWART (Leeds): Tout comme le Gouvernement protège l'extraction houillère des Provinces maritimes, chose que mon honorable ami, je présume, approuvera en votant pour ce budget. C'est là, monsieur l'Orateur, la politique esquissée dans la résolution du très honorable chef de l'opposition qui sera, je l'espère, discutée à fond avant que le session se termine.

Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que les propositions budgétaires actuelles ne répondent pas aux besoins du pays, ni n'indiquent une diminution des impôts; que l'exposé financier est confus et ne représente pas loyalement la situation; que notre dette s'accroît trop rapidement; autant de raisons pour lesquelles je voterai pour l'amendement de l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton).

M. McCONICA: Monsieur l'Orateur, la première chose qui se présente naturellement à l'esprit dans cette discussion, c'est l'amendement de l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton). Cet amendement déclare que la situation en Canada rend désirable la diminution des impôts, particulièrement la taxe de consommation, et exprime le regret que l'exposé financier n'indique pas d'écono-

mies susceptibles de permettre au Gouvernement d'arriver à cela. J'imagine que nous souhaitons tous le dégrèvement des taxes, que nous le désirons tous ardemment; sur ce point nous sommes tous d'accord. Tout en reconnaissant cela, monsieur l'Orateur, je crois que le contribuable canadien reçoit en échange du dollar qu'il remet au fisc plus qu'il ne touche en échange de tout autre dollar qui lui part des mains. Je le crois; je crois qu'en retour de ce qu'il acquitte à la trésorerie, il reçoit quelque chose de réel, un bien inestimable. La plus grande partie de nos impôts représente des dettes de guerre ou occasionnées par ce grand conflit. Or pouvons-nous exagérer le bienfait de la victoire si nous songeons au désastre auquel nous avons échappé? Pensons-nous bien à ce qui nous serait arrivé si l'ennemi eût été victorieux, si le Canada eût passé sous la domination allemande, si le despote nous avait sous son pied, nous obligeant à payer des réparations démesurées pendant que nos obligations attendraient? Nous devons payer cet impôt joyeusement et nous féliciter d'avoir échappé au malheur dont nous étions menacés? Regrettons-nous ce que nous payons à nos soldats blessés? Je ne le crois pas; cet impôt est sacré et nous le payons de bonne grâce. L'on dit que les déficits de nos chemins de fer nous écrasent, et cela est vrai. L'on dit que nous avons construit trop de chemins de fer. Nous pourrions probablement nous passer de quelques-uns maintenant, mais il fut un temps où toutes ces lignes étaient nécessaires, où toutes les terres qu'elles permettaient de cultiver n'étaient pas de trop. Sur ces lignes se suivaient durant la guerre à travers les plaines et les montagnes, de longs convois chargés ce nos soldats, de manœuvres de la Chine et de l'Orient, de marchandises venant de toutes les parties du monde, se dirigeant vers la mer à destination des pays alliés. Ces chemins de fer étaient absolument nécessaires; nous en avions besoin à cette époque de difficultés et nous n'aurions probablement pas pu réussir sans eux. Je crois encore qu'il y eut quelque chose de providentiel dans le fait que nous les avons construits et que nous avons colonisé l'Ouest. Vraiment, nous avions besoin de ces voies ferrées alors et la situation ferroviaire s'améliore aujourd'hui. La situation est beaucoup meilleure aujourd'hui qu'elle ne l'était lorsque je suis venu ici comme membre du Parlement. Je suis convaincu que l'on réussira à combler le déficit, soit en suivant le plan de l'honorable représentant de Waterloo (M. Euler), soit en suivant celui du vénérable Nestor de la Chambre (M. Maclean), ou celui de l'honorable représentant de Leeds (M. Stewart). Le jour poindra, et il est prochain, où il nous sera permis de combler ce déficit. Le jour viendra, à mon avis, bientôt, où nous songerons à ces jours difficiles dont la disparition nous réjouira.

Puis nous avons les impôts pour les dépenses ordinaires du Gouvernement, lesquels représentent comparativement une proportion minime de nos dépenses, si nous comparons aux années d'avant-guerre. Nous trouvons dans les crédits une liste des services publics. Nous les étudions soigneusement; nous les repassons un à un, et nous en venons à la conclusion que l'un est aussi utile que l'autre au point de vue du contribuable, et de ce qu'il en coûte à ce dernier; nous en venons à la conclusion que le pays y perdrait si nous refusions de renouveler tel crédit. Le temps viendra, peut-être, où il nous faudra en supprimer; mais rappelons-nous que le Canada est un jeune pays, et que nous ne pouvons supprimer aucun service dont les effets ne dépasseront pas en valeur la somme des impôts que ce service exige. Nous étudions ces crédits avec soin. On prétend que le gaspillage existe. Je ne vois pas précisément dans quelle sphère. Nous étudions les crédits; nous en déterminons les fins; nous décidons du montant qui sera dépensé et, s'il y a gaspillage et dépenses inutiles, nous, membres de ce Parlement, en sommes responsables. Nous ne pouvons nous abriter derrière le Gouvernement. Tous les membres de cette Chambre sont responsables de tout gaspillage des fonds que dépense le Gouvernement. Je ne crois pas qu'il y ait dépense inutile. Il serait extraordinaire si aucun fonds n'était perdu; mais dans l'ensemble, considérant l'ampleur de l'entreprise, je suis d'avis qu'il n'est pas bon de tenter de convaincre le public qu'il est taxé sans pitié et que l'argent est jeté aux quatre vents du ciel. Ce n'est pas là, à mon sens, l'acte d'un patriote, et on devrait s'abstenir de créer cette impression. Le peuple remplit ses obligations généreusement. Il sait qu'il lui faut payer de lourds impôts; il comprend la situation dans laquelle se trouve le pays, et il paye les impôts sans maugréer. Nous entendons plus de plaintes dans cette Chambre que nous n'en entendons nulle part ailleurs. Nous remarquons ici plus d'agitation en un jour, relativement aux impôts, que l'on n'en entend dans la Saskatchewan au cours d'une année. On ne fait pas œuvre patriotique en entretenant ce genre de propagande.

Mais nos amis de la droite nous disent qu'une réduction des impôts est désirable, et nous sommes du même avis. Comment veulent-ils procéder à cette réduction? Allons-nous enlever un dollar de l'impôt sur les ventes pour en ajouter quatre à l'impôt indirect? Allons-nous soustraire un sou de la note d'impôt

d'un individu pour ajouter quatre dollars au prix de son paletot, car il faut ajouter quatre dollars au prix que paye le consommateur pour en verser un au trésor. Si nous enlevons un dollar de l'impôt sur les ventes, il nous faut nous venger sur le tarif et nous payons quatre dollars pour combler le déficit. Ce n'est pas le soulagement que demande le pays et les contribuables ne songent pas à ce genre de soulagement. C'est le genre de soulagement que l'aigle procure à l'agneau lorsqu'il l'enlève et le dévore. Quatre dollars pour un! C'est là la philosophie de nos amis les protectionnistes.

Où veut-on en arriver? On veut protéger les manufacturiers. Que font nos manufacturiers aujourd'hui? N'ont-ils pas les marchés locaux? Nos importations sont tombées d'un million l'an dernier. Si nous avons un marché local, nos manufactures devraient en profiter. Malheureusement, on a poussé la protection trop loin. On a avili le pouvoir d'achat de la nation au point que nos ouvriers vivent au jour le jour dans des maisons louées, nos salariés existent tout juste, nos cultivateurs cultivent des fermes grevées d'hypothèques à l'aide d'un outillage désuet et usagé et le pouvoir d'achat a disparu. Vous pouvez le blinder avec toute la protection possible, mais vous ne pouvez vendre un dollar de plus des produits du pays que vous ne vendez aujourd'hui. La raison, c'est que nos manufactures ne peuvent produire sous le régime du tarif actuel. Elles ne peuvent vendre, voilà tout. On nous dit que nous avons trop multiplié nos industries. Je le suppose. On nous dit de plus que les capitaux ne soutiennent plus les industries. Indubitablement, non; les capitaux manquaient avant la modification du tarif. On n'en a pas placé dans les entreprises manufacturières depuis la guerre et il n'y a rien à faire de ce côté.

Je me suis vivement intéressé à l'histoire pathétique racontée par l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) dans son discours sur l'adresse. Il nous a dit qu'il se trouve de grandes quantités de minerai de fer à une demi-journée de marche de Vancouver, ainsi que beaucoup de charbon à coke dans les environs immédiats. Il a laissé entendre que, sans la réduction du tarif, on aurait installé là des usines de fer et d'acier et que cette région se serait transformée en une ruche industrielle. Je ne doute pas de l'existence de ces minerais. Je n'ai aucune raison de mettre en doute l'exactitude de l'honorable député sur ce point. Je ne doute aucunement que ces minerais ne soient là et qu'ils n'y soient depuis longtemps. Ils ont été placés là avant que les étoiles du matin ne brillassent à nos yeux; nous avons eu un tarif depuis cinquante ans et, durant une grande partie de ce temps, nous avons eu une prime à la production de l'acier; durant une grande partie de ce temps, nous avons eu au pouvoir un parti prêt à favoriser l'augmentation du tarif si la chose lui était demandée. Et cependant, durant toute cette période de cinquante ans, pas une tonne de ce minerai n'a été fondue et pas une tonne de ce charbon n'a pris le chemin d'un haut-fourneau. Et l'honorable député voudrait nous faire croire que, si nous n'avions rogné un tout petit peu le tarif à cette époque en particulier, rien que pour un montant infinitésimal, toute cette région se serait transformée en une ruche industrielle active, les versants de ces collines auraient été grouillants d'ouvriers, ses vallées retentiraient du grondement de laminoirs et de grands jets de fumée s'élanceraient de ces cheminées d'usines jusqu'à en faire pâlir les étoiles du ciel. Mais on a apporté cette petite modification au tarif et cela a tout arrêté.

Monsieur l'Orateur, si cette entreprise était faible et vacillante au point de se faire anéantir par cette insignifiante modification du tarif, il était mieux de l'arrêter à l'état embryonnaire, selon moi; mieux que cela, il fallait en empêcher la naissance; sans cela, nous aurions eu sur les bras une autre entreprise instable réclamant plus de protection.

On prétend qu'on ne place plus d'argent dans de nouvelles industries. Nous apprenons cependant que, justement de l'autre côté de la rivière, une nouvelle industrie doit être fondée avec un capital de 27 millions, une assez jolie somme, plus considérable que je n'en ai vu depuis un mois. Ces gens vont commencer à manufacturer et à employer des ouvriers canadiens. Ils vont employer des matières premières canadiennes et de l'énergie électrique canadienne. Ils vont faire concurrence à la main-d'œuvre pauvrement rénumérée de l'Europe et à la production en masse des Etats-Unis. Ils vont fabriquer des marchandises qu'ils vont vendre sur les marchés du monde. Voilà le genre d'industrie qu'il nous faut. Ce qui peut être fait là, d'autres peuvent le faire.

Comme l'a dit l'honorable député de Leeds (M. Stewart), l'énergie électrique en ce pays, voilà la grande attraction. Pour l'amour du ciel, pourquoi l'industrie manufacturière ne pourrait-elle prospérer en Canada où nous avons en abondance les meilleures sources d'énergie hydraulique et les moins dispendieuses du monde et en plus grand nombre que nous ne pouvons facilement en exploiter? C'est une chose difficile à comprendre. Pourquoi ne pouvons-nous manufacturer quand nous avons sous la main les matières premières, quand nous avons les meilleurs ouvriers ou du moins aussi bons, aussi habiles.

aussi industrieux et aussi efficaces que ceux que nous pouvons trouver ailleurs, et pourquoi ne pouvons-nous, dans ces conditions, rivaliser avec les autres sur les marchés mondiaux? Je ne puis le comprendre.

Si nous voulons que notre nation soit manufacturière, il nous faut rivaliser avec les autres sur les marchés mondiaux; car nous ne pouvons pas consommer les produits de toutes nos manufactures ni tous ceux de nos fermes. Il nous faut les marchés étrangers; et pour pouvoir vendre à l'étranger, il nous faut acheter à l'étranger. Un commerce en attire un autre; nous ne pouvons nous contenter d'expédier nos produits en Europe et de rapporter l'argent. Il faut que nous prenions des marchandises en échange, car sans cela, nous ne trouverons pas de marché.

L'honorable député de York-Sud (M. Maclean) nous dit que les maraîchers ont besoin de protection. Il aimerait à protéger le maraîcher et à affamer le peuple durant dix mois de l'année, dans l'espoir que ce dernier mangerait plus durant les deux autres mois. Mais cela n'aurait pas ce résultat. Le fait que je mange, en avril ou en mai, des fraises cultivées de bonne heure le printemps dans le New-Jersey n'est pas une raison pourquoi je n'en mangerai pas en juillet qui auront été cultivées dans l'Ontario. Le dîner d'un homme n'est pas comme son vêtement. Il ne lui dure pas trois ou quatre ans. Il lui faut au moins un dîner par jour. Ma théorie, c'est que l'on devrait faire subsister le maraîcher pour le peuple, et non pas le peuple pour le maraîcher. Mais l'argument qu'on nous présente est aussi logique que la plupart des arguments que nous entendons sur le tarif. Leur théorie est celle-ci: Engagez le peuple à prendre ce que vous voulez lui donner, et quand vous voudrez le lui donner, exigez-en un bon gros prix. Si les gens du peuple murmurent et s'y opposent, ils ne sont pas des patriotes. Je ne prolongerai pas mon argumentation. Je suis content de savoir que cela ne me coûte que $2.700 par jour et je ne veux pas payer pour beaucoup de temps supplémentaire.

Cette question du tarif est importante. Nous allons avoir un vote sur le budget. Je ne me propose pas de voter pour l'amendement. C'est une affaire bien réglée dans mon esprit. Et le budget? Mes honorables amis siégeant à ma droite vont voter contre parce que le tarif n'est pas assez élevé. Mes honorables amis siégeant à ma gauche sont censés voter contre parce qu'il est trop élevé. Si je me prononce contre le budget et mes honorables amis du groupe conservateur agissent de même, exprimeront-ils la même opinion que moi ou exprimerai-je la même opinion qu'eux? Ou bien tenterons-nous d'arracher le Gouvernement des bancs ministériels au moyen d'un attelage, dont l'un des chevaux tire à l'est et l'autre, à l'ouest? Et si nous y réussissons, qui en aura l'honneur et qui en prendra la responsabilité? C'est la question qui me préoccupe. Quel point serait en litige pendant la prochaine élection, si le Gouvernement était renversé à la suite de ce scrutin? Cela signifierait-il que nous sommes en faveur d'un tarif élevé, ou d'un tarif modéré? Telle est la question que mes honorables collègues doivent tenter de résoudre d'une façon ou de l'autre. J'y ai pensé longuement, et je continuerai à y penser pendant un certain temps, tout en écoutant la suite de la discussion.

J'aurais aimé parler d'autres sujets. Je pense que les modifications apportées à la clause du dumping ont amélioré la situation. J'ai appuyé l'amendement progressiste avec enthousiasme parce que je désapprouve particulièrement la clause du dumping. On abolira cette clause, comme je le constate avec plaisir. J'espère que l'on pourra en abolir d'autres. Je suis en faveur d'un tarif modéré. Il m'aurait fait plaisir que l'on eût réduit le tarif douanier, non seulement quant aux articles qui ont bénéficié l'an dernier d'une détaxe, mais ausssi sur d'autres points. Je crois que l'on doit réduire graduellement le tarif jusqu'à ce qu'il ne soit plus qu'un tarif fiscal. Il est impossible, à mon sens, de marcher sur des échasses industrielles jusqu'à la fin du monde, en les allongeant sans cesse. Si nous le faisons, nous tomberons. Nous devons nous tenir sur le sol et poser des fondations solides, qui nous permettront de manufacturer et de vendre à l'étranger. Il est possible d'y arriver, je crois. Tant que nous n'agirons pas ainsi, nous n'aurons pas d'industrie au Canada.

M. ROBITAILLE (Texte): Monsieur l'Orateur, je dois exprimer mes regrets de ce que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) soit affligé d'une maladie qui nous prive de sa présence. A peine de blesser l'humilité de l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb), je me permets de le féliciter et de lui dire mon admiration pour la manière dont il administre à la fois le ministère de l'Immigration et le très important ministère des Finances.

Je n'analyserai pas l'état budgétaire; d'autres députés plus autorisés que moi en ont clairement démontré les précisions et les avantages, et le pays, j'en suis certain, en est satisfait.

Je ne puis m'empêcher de faire allusion aux remarques de l'honorable député de Kent (M. Doucet), au sujet de la langue française.

Il est malheureux qu'il n'ait pas été député plus tôt, il aurait peut-être pu inculquer à ses chefs quelques principes d'équité et de justice envers les Canadiens français, car il doit se souvenir que la province de Québec a été presque toujours ignorée sous le régime Borden-Meighen. L'honorable député de Kent ne doit pas avoir oublié que son chef actuel, alors qu'il était premier ministre, n'a appelé ou n'a été forcé d'appeler des Canadiens français dans son cabinet qu'à l'article de la mort de son gouvernement; mais la province de Québec, suivant sa devise, se souvient.

L'honorable député de Hull (M. Fontaine) a, au cours de ce débat, démontré que le gouvernement actuel s'est toujours efforcé de rendre justice aux Canadiens français et il a cité des faits. On pourrait en ajouter beaucoup d'autres. Par exemple, c'est à un Canadien français que le gouvernement actuel a confié la mission de négocier, au nom du Canada, avec le gouvernement de la République française, au sujet d'un terrain devant servir à commémorer la gloire de nos frères tombés au champ d'honneur, et c'est vous, monsieur l'Orateur, qui avez obtenu de la France cette concession d'un terrain sur le plateau de Vimy.

L'honorable député de Hull a oublié de mentionner toutes les positions auxquelles les nôtres ont été nommés et qu'il serait peut-être un peu long d'énumérer. Il a aussi oublié de dire qu'à la porte de tous les bureaux de cet édifice l'on voit cette année, pour la première fois, des inscriptions bilingues gravées sur cuivre.

Les amis de l'honorable député de Kent n'ont jamais montré d'enthousiasme pour notre langue, s'il faut en juger par la réponse qui était faite à l'honorable député de Charlevoix-Montmorenry (M. Casgrain) aux questions qu'il posait au Gouvernement, le 5 mai 1920:

1. Pourquoi le calendrier posé sur la table du greffier des Communes est-il anglais?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de placer aussi sur la table un calendrier français?
3. Dans l'affirmative, quand?
4. Dans la négative, pourquoi?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Monsieur l'Orateur, la réponse à la question de mon honorable ami le député de Charlevoix-et-Montmorency est la suivante:

En plaçant le dit indicateur sur la table de la Chambre des communes, on a suivi la coutume des années précédentes, depuis le commencement de la Confédération jusqu'à nos jours. Dans ces circonstances, il ne semble pas nécessaire ni de le remplacer par un indicateur français, ni d'en placer un autre sur la table du greffier. Ce qui suffisait aux Pères de la Confédération et à tous leurs successeurs doit être suffisant pour nous qui ne sommes ni moins intelligents, ni plus patriotes, je pense, que nos prédécesseurs.

[M. Robitaille.]

En passant, monsieur l'Orateur, je crois qu'il est bon de dire un mot de la campagne politique que les amis, anciens et nouveaux, de l'honorable chef de l'opposition (M. Meighen) font dans notre province. On y parle d'affaires importantes: du tarif, de la préférence britannique, de la protection, etc. Dans l'*et cœtera* est comprise la conscription, dont l'honorable chef de l'opposition s'est déclaré le père. On reproche aux 65 députés de la province de Québec de ne pas faire abroger cette loi. Est-il une campagne plus vile et plus méprisable que celle-là? Ce sont, je crois, des hommes de loi, des avocats, qui traitent cette question en public. Ils ont certainement oublié quelque chose d'important: c'est l'opinion de leur chef, qui, pour eux, est infaillible. Permettez-moi de la leur rappeler. Le 3 avril 1922, le premier ministre actuel (M. Mackenzie King) parlant sur cette question, entre autres choses disait, à la page 642 des débats de la Chambre des communes, version française:

Advenant une refonte des statuts, les commissaires laisseraient simplement cette loi de côté. L'abroger serait de notre part une démarche absolument inutile.

A cela l'honorable M. Meighen répondait immédiatement:

Que la thèse du premier ministre soit inattaquable, cela ne souffre aucun doute. Actuellement, cette loi est nulle et de nul effet; il n'y a pas lieu d'engendrer chicane à ce sujet. Elle s'appliquait évidemment à cette guerre-là et elle ne s'appliquait à nulle autre. Aucun gouvernement ne pourrait s'en prévaloir dans d'autres cas critiques, éventualités ou grèves quelconques. Ces hostilités ayant pris fin, la loi a été effacée, en ce qui concerne son application en n'importe quel temps.

L'honorable président de cette Chambre mettait fin à ce débat de la façon suivante (page 646 des Débats):

A mon estime, le règlement ne permet pas cette discussion. Toute résolution soumise à la Chambre doit avoir quelque chose en vue. Si l'on fait une motion pour le dépôt d'un projet de loi tendant à révoquer une loi, il faut que celle-ci existe. De l'avis des légistes de la Chambre des communes et de l'avis du sous-ministre de la Justice, et après avoir entendu les opinions exprimées par quelques-uns des chefs des deux partis, j'en viens à la conclusion qu'on ne peut révoquer la loi du service militaire de 1917, parce qu'elle est expirée et qu'on la tient maintenant comme n'étant plus dans les statuts. J'exprime donc l'espoir que ce projet de loi devrait être retiré et que la discussion devrait cesser; telle est ma décision.

En dépit de cela, les amis de l'honorable chef de l'opposition continuent, dans leurs assemblées, à se servir de cette question pour se faire du capital politique en cherchant à tromper l'électorat de notre province. On y traite aussi du tarif, de la protection, de la politique nationale. Qu'ont-ils fait du tarif, alors qu'ils étaient ou pouvoir? L'ont-ils remanié? Ont-ils fait quelque chose pour aider

le commerce et la classe ouvrière? Non. Et cependant ces messieurs nous accusent de ruiner les manufacturiers. Les manufacturiers ont-ils eu à se plaindre des changements faits au tarif par le Gouvernement actuel? Bien loin de s'en plaindre, ils en sont satisfaits.

Maintenant, on dit que si les affaires vont mal cela est dû à la préférence britannique. Dans un entrefilet paru il y a quelque temps, dans le journal *La Patrie,* on disait que les manufacturiers de chaussures de Maisonneuve n'étaient pas satisfaits des chiffres cités par l'honorable député de Saint-Denis (M. Denis), dans son discours sur le budget, au sujet des importations de chaussures, et qu'ils espéraient que j'allais les corriger. Je dois déclarer que je n'ai reçu aucune plainte de la part des manufacturiers de chaussures de ma circonscription électorale—et vous savez, monsieur l'Orateur, qu'ils sont très nombreux—; je suis même informé que plusieurs ne sont nullement affectés par la préférence britannique. Cependant, ce tarif de préférence existe depuis nombre d'années—depuis 1907, je crois. Alors que les conservateurs étaient au pouvoir, nous n'avons entendu aucune plainte; ce n'est que depuis quelques années, depuis qu'un gouvernement libéral dirige les affaires du pays, qu'on fait beaucoup de bruit au sujet de ce tarif de préférence. J'ai quelques chiffres officiels devant moi; ils sont bien loin de contredire ceux de l'honorable député de Saint-Denis. On a cru, en certains quartiers, que les chiffres cités par le député de Saint-Denis ne s'appliquaient qu'à l'importation des chaussures de cuir, alors qu'ils comprennent l'importation de toutes sortes de chaussures: chaussures de cuir, chaussures de canevas, chaussures de caoutchouc et chaussures cuir et toile.

Mais ce qui nous importe le plus, ce qui importe le plus à nos manufacturiers et à nos ouvriers en chaussures, c'est de connaître exactement le chiffre des importations de chaussures de cuir, bénéficiant de ce tarif de préférence. J'ai en main des statistiques du département du Commerce qui donnent les chiffres suivants pour chaque année fiscale: 1914, importations $4,349,587 (on ne tient pas compte des années 1914 à 1918, ce sont des années anormales); 1918, importations $3,179,138; 1920, $2,731,591; 1921, $2,200,121; 1922, $1,338,775; 1923, $1,220,734; $1924, $1,546,216. Eh bien! monsieur l'Orateur, si les chiffres comptent pour quelque chose, il est certain que les critiques de nos adversaires sont bien mal fondées, lorsqu'ils prétendent, dans nos centres manufacturiers, que la politique du gouvernement libéral est sur le point de faire fermer toutes les usines. Loin de fermer, nos usines fonctionnent assez normalement. Je comprends qu'il y a un assez grand nombre de personnes qui n'ont pas d'emploi; mais si les manufacturiers de chaussures ne peuvent faire fonctionner leurs usines à pleine capacité, il est clair que cela n'est pas dû au tarif de préférence qui existe depuis 1907, puisque nous importons à l'heure actuelle beaucoup moins de marchandises d'Angleterre que nous n'en importions en 1914 et les années suivantes; cela est plutôt dû à la surproduction que l'on constatait sous le régime extravagant de nos adversaires. De plus, il est certain que ces importations diminueront, étant donné que la livre sterling a atteint le pair.

Qu'il me soit toutefois permis de faire une suggestion. Je comprends que si nous favorisons l'importation de la marchandise anglaise, ce n'est sûrement pas pour les beaux yeux de la mère-patrie, c'est parce que nous entretenons des relations commerciales réciproques, et nous donnons certains avantages à l'Angleterre parce que nous en retirons quelques autres. Or, d'après la loi actuelle, les marchandises importées doivent contenir au moins 25 p. 100 d'ouvrage et de matériel provenant d'Angleterre, alors que l'Australie exige qu'au moins 50 p. 100 de la main-d'œuvre et du matériel soient produits par l'Angleterre. Je soumets, monsieur l'Orateur, que nous ferions bien d'élever notre taux à 50 p. 100 au moins.

Nos adversaires prêchent aussi, dans nos villes, l'économie. Ils prétendent faussement que le Gouvernement actuel ne pratique pas l'économie. Ils sont bien à l'aise pour nous prêcher l'économie! Ils peuvent bien dire: Faites ce que nous vous disons, et non pas ce que nous faisons ou ce que nous avons fait. Eux, qui ont dépensé par millions et par billions, nous prêchent maintenant l'économie! Je ne connais pas grand'chose qu'ils aient économisé, si ce n'est la lumière, par leur loi de l'économie de la lumière.

Maintenant, je me permettrai, monsieur l'Orateur, de signaler une anomalie dans la loi de l'impôt sur le revenu: c'est que les époux communs en biens n'ont pas les mêmes avantages que ceux séparés de biens. Les revenus des époux communs en biens ne font qu'un tout et ceux des époux séparés de biens sont calculés séparément. Dans ce dernier cas, chacun des conjoints bénéficie de l'exemption accordée par la loi, tandis que les époux communs en biens ne profitent que d'une seule exemption.

Je suis d'avis, monsieur l'Orateur, qu'on devrait faire disparaître la distinction qui existe au sujet de l'impôt sur le revenu des compagnies d'utilité publique qui fournissent le gaz et l'électricité. Les compagnies privées ont à payer l'impôt, et les compagnies appar-

tenant au public, comme l'Hydro-Electric de l'Ontario, n'ont pas d'impôt à payer. Cela constitue un désavantage pour les ouvriers et les citoyens en général, de Montréal et des autres villes dans la même situation, puisque les compagnies privées ne manquent pas de faire retomber les frais de l'impôt sur le consommateur.

Naturellement, les impôts, quels qu'ils soient, ne sont pas populaires et l'on se plaint encore du privilège et de l'hypothèque que le Gouvernement se réserve sur les biens de ceux qui doivent des impôts. Je crois que le Gouvernement ferait acte de justice en abrogeant cet article de la loi qui est de nature à nuire au commerce de l'immeuble.

En terminant, monsieur l'Orateur, je soumets que le Gouvernement ferait bien d'établir une zone libre dans le port de Montréal. Cela contribuerait beaucoup à faire prospérer le commerce. Si l'expérience démontre que ce plan est profitable, on pourrait établir une zone libre dans les autres ports. Je crois que mes humbles recommandations devraient être prises en considération par le Gouvernement, et je suis convaincu que si elles sont mises à exécution elles contribueront grandement au progrès de notre pays.

M. COOTE: Monsieur l'Orateur, le principal motif pour lequel je prends part à cette discussion du budget, c'est le désir d'exposer à la Chambre et au pays l'état actuel de l'industrie agricole dans l'Ouest canadien. Je traiterai la question surtout au point de vue de l'Ouest canadien, n'ayant pas la prétention d'être bien au courant de la situation dans l'Est. Je ne m'excuse pas de traiter de cette industrie-là, parce qu'à mes yeux, c'est la plus importante du Canada. Elle met en circulation plus de capitaux qu'aucune autre; elle fournit du travail à plus de gens; elle fournit la plus grande proportion de nos exportations. L'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner), portant la parole il y a quelques jours, a parlé du chiffre de nos exportations de produits agricoles. Il y a quelque erreur dans les statistiques citées par lui, je crois. J'ai sous la main un tableau du rapport du commerce indiquant quel rang tient l'agriculture dans nos exportations globales. Je ne lirai pas cette déclaration mais, avec la permission de la Chambre, je la ferai consigner au compte rendu.

Exportations	1921	1922	1923	1924
Blé, nombre de boisseaux	129,215,157	136,489,238	215,074,566	256,870,237
Blé valeur	$310,952,138	$179,990,730	$252,145,805	$267,758,559
Farine, valeur	66,520,590	53,478,150	60,075,426	62,783,118
Ensemble blé et farine	$377,472,628	$233,468,880	$312,221,231	$330,541,677
Ensemble grains et produits farineux	$418,394,620	$272,021,473	$350,640,813	$363,608,617
Céréales				$409,898,382
Industrie animale				93,493,020
Au total, produits agricoles canadiens				$503,391,402
Produits agricoles étrangers				24,416,226
Gibier				18,426,213
Produits de la pêche				30,988,812
Produits forestiers				273,603,593
Minéraux				170,686,286
Produits de diverses origines				23,838,519
				$1,045,351,056

On voit par cet état que la somme des importations est de 1 milliard 45 millions en chiffres rond, dont $330,541,000 représentent nos exportations de blé et de farine. Le blé et la farine constituent 31 p. 100 du total des exportations, les céréales 40 p. 100 et les produits agricoles en général 48 p. 100. Cela montre que l'agriculture fournit plus à l'exportation que toute autre industrie.

L'agriculture importe beaucoup à l'industrie manufacturière. J'emprunte à *l'Annuaire statistique* de 1922-1923 une liste des quatre premières industries avec la valeur total de leurs produits:

	Valeur des produits.
Produits des abattoirs et salaisons	$240,000,000
Moulins à farine	239,000,000
Pulpe et papier	236,000,000
Bois, lattes et bardeaux	207,000,000

Les deux premières dépendent absolument de l'agriculture. Je pense qu'il existe une opinion très répandue d'après laquelle une récolte abondante procure immanquablement la prospérité à la classe agricole. C'est l'honorable M. Fielding, je crois, qui disait, il y a une couple d'années, qu'il suffirait d'une ou deux bonnes récoltes pour ramener la prospérité dans l'ouest du Canada. Or, nous avons eu deux récoltes successives qui resteront dans l'his-

toire de l'Ouest comme les plus abondantes qu'il ait connues, celles de 1922 et de 1923; mais la situation n'en demeure pas moins inquiétante.

J'ai sous les yeux un article du *Financial Post* intitulé: "La Saskatchewan n'a qu'une demi récolte, mais elle se vend bien". Cela prouve que la dernière récolte, de moitié moins abondante que la récolte de 1923, a cependant rapporté autant aux cultivateurs de cette province. Je possède un autre article du *Financial Post,* que j'aime à citer, parce que cette revue possède une grande autorité aux yeux de ses lecteurs qui n'appartiennent point à la classe agricole. L'article a pour titre: "Les bénéfices du laboureur dépendent plus des prix que du rendement". Il y est démontré que les cultivateurs ont reçu davantage pour leurs récoltes quand celles-ci étaient les moins abondantes. Voici la dernière partie de cet écrit:

Si l'on compare les campagnes de 1920 et de 1922, la première a rapporté $550,641,471 et la seconde $505,-318,966, bien que celle-ci eut donné 250,167,000 boisseaux de blé, c'est-à-dire près de deux fois et demie autant que celle de 1920. En comparant les années 1919 et 1921 les chiffres établissent ce fait indéniable que c'est le prix auquel une récolte est vendue plutôt que son rendement qui rémunère l'agriculture. En 1921, la recette totale s'est chiffrée par $444,937,773, la plus petite des cinq dernières années; cependant, la récolte de blé avait été de 201,347,483 boisseaux, contre 89,993,-685 boisseaux en 1919.

A différentes reprises on a parlé dans cette Chambre et dans la presse du coût de production du blé en Canada et aux Etats-Unis, tel qu'il a été établi par la commission américaine du tarif. Cette commission a fait une enquête complète pour s'assurer du coût de la production du blé dans les deux pays. On aimera sans doute à connaître les conclusions auxquelles elle en est arrivée.

Voici un autre article du *Financial Post,* qui dit en son titre: "La production d'un boisseau de blé dans l'Ouest coûte 90c., mais on conteste le calcul de l'expert américain." Voici l'article:

Au dire la commission douanière des Etats-Unis, qui a déboursé plusieurs milliers de dollars pour s'en assurer, il en a coûté 91 c. pour produire un boisseau de blé dans l'ouest canadien au cours de trois années comprises entre 1921 et 1923 inclusivement. Voilà ce que coûte un boisseau de blé rendu à l'élévateur.

Et il ajoute un peu plus loin:

Mais il faut aussi allouer quelque chose pour les taxes dont la commission tarifaire n'a tenu aucun compte; cependant, elles en sauraient être éliminées des calculs du cultivateur. Au cours de la période sur laquelle porte l'enquête de la commission, ces taxes peuvent être estimées à 5 cents ou 10 cents par boisseau qu'il faut ajouter aux 91 cents ci-dessus mentionnés.

Et un peu plus loin, après avoir appelé l'attention sur certaines autres différences que renferme ledit rapport, il ajoute:

Estimons à un dollar le prix coûtant d'un boisseau de blé et rappelons-nous de l'assertion que nombre de cultivateurs ont faite à maintes reprises au cours des deux années écoulées, savoir que s'ils pouvaient être assurés du prix net d'un dollar par boisseau de blé à l'élévateur, avant d'acquitter les frais de manutention et de transport, ils seraient satisfaits.

J'ai sous les yeux en ce moment un état préparé par le bureau de la statistique établissant que les cultivateurs des trois provinces de l'Ouest ont produit 1,107,552,000 boisseaux de blé, au cours des années 1921, 1922 et 1923, pour lesquels ils ont touché une somme de $826,376,000. La production totale s'est donc élevée, je le répète, à 1,107,552,000 boisseaux. Or, si nous adoptons le prix coûtant de $1 par boisseau selon les calculs du *Financial Post,* il s'ensuit que le prix coûtant rerésente une somme de $1,107,-552,000. Si vous déduisez de cette dernière somme, le montant de $826,376,000 qu'ont touché les cultivateurs, vous constaterez que la classe agricole des trois provinces de l'Ouest a perdu une somme de $281,176,000 sur sa récolte de blé au cours des trois années en question.

A maintes reprises, monsieur l'Orateur, nous avons entendu déplorer les pertes subies par certaines autres industries; j'aimerais toutefois à savoir s'il se trouve une autre industrie canadienne qui ait éprouvé des pertes aussi énormes que les cultivateurs de l'Ouest canadien en ce qui regarde la production du blé?

Et si vous avez quelques objections à accepter les chiffres du *Financail Post,* prenons le chiffre de 91c. par boisseau adopté par la Commission tarifaire des Etats-Unis. Et vous constaterez encore que les cultivateurs des trois provinces des Prairies ont perdu $181,496,320 sur la vente de ces trois récoltes de blé.

J'ai sous les yeux en ce moment une brochure d'immigration qui a été publiée sous les auspices du gouvernement Canadien. Elle est intitulée: *Canada the new Homeland* et publiée par le département de l'Immigration. Et je relève le passage qui suit dans la publication en question:

Il a été établi devant la commission douanière des Etats-Unis, en 1923 que le cultivateur canadien est en mesure de produire un boisseau de blé à 49 cents meilleur marché que le cultivateur américain. Pour cette année-là, le prix coûtant était de $1.49 par boisseau aux Etats-Unis tandis qu'il n'était que de $1.03 au Canada.

Or, d'après le bureau de la Statistique, nous avons produit 452,260,000 boisseaux de blé en 1923. A raison de $1.03 par boisseau, le prix coûtant de notre récolte s'élevait donc à $465,827,800. Or, d'après les chiffres du bureau de la statistique, les cultivateurs n'ont touché que $294,686,000 pour cette récolte, ce qui fait voir une perte nette de $171,-

141,800 sur le prix coûtant de leur récolte de blé pour 1923. Je ne suis pas prêt à admettre que le département de l'Immigration avait absolument raison, pas plus que je ne suis disposé à admettre d'autre part qu'on n'a pas outrepassé la vérité. Je doute fort qu'il soit possible d'établir en toute justice que le prix coûtant d'un boisseau de blé est inférieur à celui que le département a mentionné. Et l'article du *Financial Post* admet que l'auteur a édifié ses calculs en tenant compte de la puissance d'achat du cultivateur. Il ajoute ceci:

Nous avons calculé les bénéfices ou les avons consacrés au paiement des dettes. Or, la puissance d'achat du culitvateur s'est-elle évanouie au cours de ces calculs? Pas du tout. C'est le chiffre d'affaires courant de l'industrie agricole qui est important.

Dans quelle autre industrie, monsieur l'Orateur, accorde-t-on une telle importance au chiffre d'affaires? Au cours des débats qui se déroulent ici, pour toutes les autres industries, sauf l'agriculture, ce sont les bénéfices qui comptent. Si une industrie réalise des bénéfices et paie des dividendes, le but suprême est atteint; la situation est différente toutefois, au dire de ces journaux financiers, dès qu'il s'agit de l'agricuture. La chose la plus importante, disent-ils, c'est le chiffre d'affaires. Et l'article continue:

Une industrie dont le revenu global en espèces s'élève à 350 millions, constitue une entreprise assez importante pour les autres industries, même advenant le cas où toutes les recettes sont absorbées pour faire vivre les propriétaires et leurs familles et pour l'entretien de leurs établissements. Vous ne devez pas calculer l'importance d'une industrie pour le pays par la somme des dividendes qu'elle paie.

J'ose espérer que l'on ne manquera pas d'envisager sous cet angle les affaires des autres industries qui seront discutées ici; je dois l'avouer toutefois, je n'ai jamais observé que le *Financial Post* ni aucun autre journal financier ait formulé cette doctrine en ce qui regarde les autres industries, sauf l'agriculture. Et les financiers du pays n'ont donc pas à s'étonner si les cultivateurs ont décider en dernier ressort de déléguer ici leurs représentants pour manifester leur manière de voir et réclamer un traitement plus équitable.

Et l'article ajoute encore:

L'industrie sera encore en pleine activité l'année prochaine.

C'est-à-dire l'industrie de la production du blé, peu importe qu'elle s'exerce à profit ou à perte.

L'industrie sera encore en pleine activité l'année prochaine et elle aura encore nécessairement un chiffre d'affaires de 30 à 350 millions de dollars. L'acquittement de quelques dettes cette année signifie tout simplement la restauration du crédit pour une autre année d'exploitation. Allouez toutes les sommes nécessaires pour les transactions purement financières que comportent l'achat de la terre et l'acquittement de l'intérêt sur les hypothèques et les dettes, et vous arrivez à la conclusion que l'industrie de la culture du blé dans l'Ouest canadien, entraîne la dépense d'une somme de 200 à 250 millions de dollars pour l'achat des marchandises et des matériaux nécessaires.

Comment seront probablement réparties ces dépenses, voilà une autre question, mais il est clair du moins qu'il se fait des affaires considérables ici.

Il est bien clair, monsieur l'Orateur, qu'il se fait de grosses affaires ici, que les profits soient élevés ou non. Notez ce qu'écrit l'auteur de cet article, à savoir que la production du blé dans l'Ouest entraîne pour l'achat de marchandises et d'outillage des dépenses au montant de 200 à 250 millions.

Comparez cela avec les recettes des cultivateurs qui, en 1921, ont été de 219 millions, en 1922, de 312 millions et, en 1923, de 294 millions.

Je m'attends à ce que certains de mes collègues me demandent le résultat de la récolte de 1924—ayant entendu dire qu'elle nous a rapporté 2 dollars le boisseau. J'ai essayé de faire le calcul du coût de la récolte de 1924 de la même manière que la commission du tarif des Etats-Unis, et, du mieux que j'ai pu, j'ai constaté que le rendement de 1924 nous a coûté de $1.15 à $1.20 le boisseau. Je vois d'après un état du bureau de la statistique que les cultivateurs du Manitoba ont réalisé un profit net de $1.24 le boisseau; ceux de la Saskatchewan de $1.21, et ceux de l'Alberta, de $1.20. Que la Chambre me permette d'insérer les deux états suivants au hansard:

Superficie, rendement et valeur du blé dans les provinces de l'Ouest en 1924

Province	Superficie	Rendement de l'acre	Production totale	Prix moyen	Valeur totale
	acres	boisseaux	boisseaux		
Manitoba	2,459,408	16.9	41,464,000	$1.24	$ 51,415,000
Saskatchewan	13,033,000	10.2	132,918,000	1.21	160,831,000
Alberta	5,573,813	11.0	61,312,000	1.20	73,575,000
Provinces de l'ouest	21,066,221	....	235,694,000	....	285,821,000

Superficie, rendement et valeur du blé dans les provinces de l'Ouest en 1921, 1922 et 1923.

Province	Superficie acres	Rendement de l'acre boisseaux	Production totale boisseaux	Prix moyen	Valeur totale
Manitoba—					
1921	3,501,217	11.2	39,054,000	$0.91	$ 35,539,000
1922	3,125,556	19.3	60,051,000	0.83	49,842,000
1923	2,915,915	12.3	35,804,000	0.67	23,989,000
Saskatchewan—					
1921	13,556,708	13.8	188,000,000	0.76	142,880,000
1922	12,332,297	20.3	250,167,000	0.85	212,642,000
1923	12,791,000	21.3	271,622,000	0.65	176,554,000
Alberta—					
1921	5,123,404	10.4	53,044,000	0.77	40,756,000
1922	5,765,595	11.3	64,976,000	0.77	50,031,000
1923	5,172,643	28.0	144,834,000	0.65	94,143,000
Provinces de l'Ouest—					
1921	22,181,329	....	280,098,000	....	219,175,000
1922	21,223,448	....	375,194,000	....	312,515,000
1923	20,879,558	....	452,260,000	....	294,686,000
			1,107,552,000		$826,376,000

Afin de présenter à la Chambre les prix reçus par les cultivateurs de l'Ouest en regard de ceux qui sont payés aux agriculteurs d'autres parties du Canada, je désire placer un autre tableau dans les Débats avec la permission de la Chambre. Ce tableau indique le prix du blé, de l'avoine, de l'orge, du foin et du trèfle dans les provinces de l'Ontario, de Québec, du Manitoba, de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise:

Prix moyen du boisseau reçu par les cultivateurs des diverses provinces pour la récolte de 1923

Blé—	
Québec	$1 47
Ontario	97
Manitoba	67
Alberta	65
Colombie-Anglaise	1 20
Avoine—	
Québec	57
Ontario	44
Manitoba	30
Alberta	24
Colombie-Anglaise	62
Orge—	
Québec	91
Ontario	60
Manitoba	37
Alberta	33
Colombie-Anglaise	82
Foin et Trèfle—	par tonne.
Québec	$11 00
Ontario	10 80
Manitoba	8 00
Alberta	6 00
Colombie-Anglaise	20 25

On remarquera que le prix du blé était de $1.47 dans la province de Québec, de 97 cents en Ontario, de 67 cents au Manitoba, de 65 cents en Alberta et de $1.20 en Colombie-Anglaise. Je voudrais maintenant faire insérer au Compte rendu un état des prix des animaux gras, bouvillons, vaches et porcs à Montréal, Toronto, Winnipeg et Calgary, dans l'ordre donné:

	Bouvillons de première qualité, du quintal.
Montréal	$6 16
Toronto	7 04
Winnipeg	4 57
Calgary	4 53

Je vous prie de remarquer, monsieur l'Orateur, qu'il y a une différence de quelque $2.50 du quintal entre les prix de l'Est et les prix de l'Ouest.

M. MARLER: Comment expliquer la différence entre les prix de Montréal et ceux de Toronto? Si je pose la question c'est que la question m'intéresse beaucoup.

M. COOTE: Je ne voudrais pas tenter d'expliquer cette différence: la situation dans l'Est ne m'est pas assez connue.

M. MARLER: La différence est de quelque $2, n'est-ce pas?

M. COOTE: Non; elle est d'environ 90 cents. Le prix donné est de $6.16 à Montréal et de $7.04 à Toronto.

M. MARLER: Je m'attendrais à un prix plus élevé à Montréal qu'à Toronto.

M. COOTE: Oui, si le cours dépend du marché intérieur les prix devraient être plus fermes à Montréal. Mais il se peut qu'une coalition des compagnies d'abattoir fixe les prix. Voyons maintenant le prix des vaches:

	Du quintal.
Montréal	$4 55
Toronto	4 25

La situation est changée ici; le prix est plus fort de 25 cents à Montréal.

Winnipeg	$3 30
Calgary	2 90

Porcs de choix:

	Du quintal.
Montréal	$10 09
Toronto	10 12
Winnipeg	8 67
Calgary	8 55

Je cite ces prix, monsieur l'Orateur, pour faire bien comprendre à la Chambre les difficultés des cultivateurs de l'Ouest.

L'hon. M. STEVENS: L'honorable député veut-il dire son autorité et nous donner des dates?

M. COOTE: Oui. Je prends ces renseignements dans la publication dite *Bulletin mensuel et sttistiques agricoles,* du mois de janvier 1925; les prix sont du mois de décembre 1924. L'état précédent fut cueilli à la même source. Je prends dans le numéro de février 1925 un état comparatif des prix des produits de ferme en 1915 et 1924:

Alberta—	1915	1924
Chevaux	113	38
Vaches laitières	69	38
Autre bétail	49	23
Total, bétail	53	27
Moutons	8	10
Porcs	13	12

Les seuls animaux dont le prix ait monté pendant cette époque sont les moutons. Partout ailleurs il y a eu des baisses notables, surtout en ce qui regarde le bétail; en effet pour ce dernier la moyenne est tombée de $53 à $27. Pour faire comprendre encore mieux à la Chambre la situation difficile de l'éleveur de l'Ouest et les pertes qu'il a subies, je fais remarquer que la valeur moyenne des bstiaux exportés du Canada aux Etats-Unis en 1921 était de $73 par tête et qu'en 1922 elle n'était plus que de $23 par tête. Je ne puis donner le titre de la publication où j'ai pris ces chiffres, mais c'est dans un des rapports officiels de l'an dernier.

M. MARLER: L'honorable député pourrait-il exposer à ceux qui voudraient approfondir un peu cette question, les raisons qui, selon lui, expliquent cette baisse dans les prix? Je désire simplement me renseigner; je ne veux pas contester les assertions de l'honorable représentant.

M. COOTE: Il y a un grand nombre de causes. La principale, à mes yeux, était la déflation de 1921; ensuite les récoltes furent déficitaires ce qui entraîna une disette de provende. En conséquence l'éleveur de l'Ouest se vit souvent dans l'obligation de vendre son bétail à un sacrifice parce qu'il n'avait pas de quoi les nourrir. Parfois encore la vente fut forcée,—par des banques, des compagnies de prêt ou autres créanciers,—et apparemment il n'y avait rien pour maintenir les prix. Ces derniers tombèrent tant que la moitié des bestiaux furent vendus à ce qu'ils valaient pour les conserves.

M. LEWIS: Le bétail était-il à peu près de même qualité en 1921 et 1922?

M. COOTE: Non; je crois que la qualité des animaux exportés en 1922 était un peu inférieure à celle des bestiaux de 1921; je dois l'avouer en toute justice.

Je répète que c'était dû à ce que, pour différentes raisons, les cultivateurs furent obligés de vendre leurs animaux en 1922. Bien entendu, la plupart de ces bestiaux étaient jeunes et pas complètement engraissés, ce qui explique en partie la grosse réduction. L'augmentation des droits de douane suivant le tarif Fordney ou le tarif extraordinaire qui était alors en vigueur, y a aussi beaucoup contribué. Nous étions maîtres du marché domestique, comme me le fait remarquer un de mes voisins, mais il ne suffisait pas à absorber toute la production.

J'ai ici quelques chiffres pris dans le rapport du département des téléphones du gouvernement d'Alberta pour l'exercice qui vient de finir et qui, je crois, donnera une idée de la situation dans laquelle se trouvent actuellement les cultivateurs d'Alberta. En 1923, nous avons eu la plus grosse récolte qui se soit jamais vue là-bas, mais ce n'est qu'en 1924 que la plupart des cultivateurs ont pu en toucher le produit et que leur puissance d'achat a pu se faire sentir. En 1924, la récolte fut peu abondante, mais le grain ne s'était jamais vendu si cher depuis la fin de la guerre. Pourtant, je trouve que cette année-là les recettes des téléphones ruraux ont diminué de $4,508, que 1,937 appareils téléphoniques ont été enlevés, alors qu'on a posé 1,318 nouveaux ce qui laisse une perte nette de 619 appareils pour la campagne. Quant aux téléphones reliés aux centraux, leur nombre a augmenté de 904 durant l'année; ce qui montre la différence entre la situation des villes et celle de la campagne. Il y a, aujourd'hui, 54,000 téléphones, dont 20,000 à la campagne. On dit qu'il y a 75,000 fermes dans l'Alberta, de sorte qu'un tiers des cultivateurs ne peut apparemment pas se permettre d'avoir le téléphone. Voilà qui indique certainement le contraire de la prospérité, après avoir eu en 1923 la plus grosse récolte que l'Alberta ait jamais produite, récolte plus grosse qu'on ne peut naturellement espérer d'ici à plusieurs années. Devant ces faits, à quoi sert de s'imaginer que les cultivateurs de l'Ouest sont trop prospères? Ce n'est pas mon opinion que j'exprime ici; je cite des faits. Parfois je pense que c'est inutile, car on n'écoute pas très atten-

tivement les discours sur le budget que font les députés de l'arrière-plan comme moi.

Je suis surpris que personne ne se soit encore levé pour nous conseiller d'essayer la culture mixte. J'ai tâché de démontrer à la Chambre qu'il y a bien peu de profit à attendre de l'élevage. Depuis un an, la production du beurre a augmenté dans l'Alberta. Le rendement a été de 21,500,000 livres au lieu de 17,800,000 livres en 1923. Je me rappelle avoir entendu dire, il y a environ un an, que la difficulté dans l'Ouest provenait de ce que nous ne cultivions que du grain et que nous n'avions ni vaches, ni volailles, ni porcs dans nos fermes. J'ai été un peu surpris de voir, l'autre jour, que l'Alberta occupe aujourd'hui le deuxième rang des provinces canadiennes pour ce qui est du nombre de volailles dans les fermes, sa moyenne étant de 80, alors que la moyenne du pays en général est de 63.9. Je remarque aussi que l'exportation des œufs de cette province a augmenté de 33 p. 100 en 1924. J'ai ici des statistiques que je ne prendrai pas le temps de citer, mais qui indiquent que le grain, l'an dernier, ne représentait pas la moitié de la valeur totale de notre production agricole. Nos honorables collègues voient donc que les agriculteurs d'Alberta essayent non seulement la culture du grain, mais tous les autres genres de production qui leur sont permis. On se demandera naturellement comment les cultivateurs vont pouvoir continuer à cultiver du blé à perte, ainsi que je l'ai démontré déjà dans le relevé que j'ai cité, ce soir. D'abord, leur travail ne leur donne même pas de quoi vivre. En suite, la fermière travaille elle aussi; elle tâche de maintenir l'exploitation en marche en ayant des volailles et des vaches. S'il y a des enfants, on les occupe; on les encourage à élever des porcs, des veaux et des poulets et ils aident à traire les vaches. En réalité, il faut que toute la famille travaille dur pour arriver à joindre les deux bouts. Il n'existe pas une autre industrie dans tout le Canada où l'on voit la femme aider à gagner la vie du ménage. Je me rappelle avoir vu une nouvelle dans un journal dernièrement au sujet d'un certain cultivateur bien connu de l'Ouest canadien qui avait été en Grande-Bretagne, je crois sous les auspices du département de l'Immigration. Le journal racontait comment ce cultivateur avait bien réussi dans l'Ouest et, entre autres, que sa femme avait parfois fait la cuisine pour vingt-quatre hommes. Quiconque a une femme qui peut faire la cuisine pour vingt-quatre hommes afin de l'aider à gagner sa vie, doit certainement arriver à quelque chose. Il doit pouvoir gagner suffisamment pour se payer de temps en temps un voyage outre-mer.

L'hon. M. STEWART: L'a-t-il emmenée avec lui?

M. COOTE: Je crois que oui et j'en suis heureux. Mais il y a beaucoup de femmes dans l'Ouest du Canada qui ont fait la cuisine pour plusieurs hommes pendant nombre d'années et qui ne sont pas encore en état d'aller faire un voyage outre-mer. Ce qui m'engage le plus à continuer cette lutte pour l'amélioration du sort des cultivateurs, c'est la situation dans laquelle se trouvent beaucoup de fermiers de l'Ouest. Je n'ai pas été en Nouvelle-Ecosse visiter les masures habitées par les mineurs, je crois que beaucoup sont délabrées; mais j'ai vu des gens habiter, dans l'ouest du Canada, des cabanes qui ne valent pas mieux. Certaines de ces cabanes sont formées d'un rang de planches recouvertes de papier goudronné, et les planches comme le papier goudronné sont protégés par un tarif très substantiel. Je dis cela en passant. Je ne veux pas m'y arrêter et je dois me presser pour continuer. Une des raisons qui font que le cultivateur peut continuer à produire à perte c'est que les fermes perdent de leur valeur. Les bâtiments et les clôtures ne sont pas entretenus et les mauvaises herbes envahissent la terre. Les cultivateurs ne peuvent payer des aides pour faire ces travaux. Ils ne peuvent pas même acheter la peinture nécessaire pour peinturer leurs bâtiments.

De plus, le coût de production du blé varie avec les localités. Cet état de la commission du tarif des Etats-Unis auquel j'ai fait allusion montre que du blé a été produit à un coût de 60 c. par boisseau, environ, alors que cela coûte jusqu'à $1.40 dans d'autres localités. Dans les régions où la récolte est au-dessus de la moyenne on peut continuer à produire dans les conditions actuelles, mais dans les régions où les récoltes sont au-dessous de la moyenne, les cultivateurs s'enlisent peu à peu et de plus en plus dans les dettes. Parce que ces cultivateurs s'endettent et se sont endettés dans le passé sans le vouloir, une des premières choses que je demanderai au Gouvernement quand nous en aurons fini du budget, sera de proposer des modifications à la loi de faillite, modifications dans le genre de ceux qui ont été proposées, l'an dernier, par le comité de la banque et du commerce. Le Gouvernement a refusé de présenter un projet de loi pour donner effet à ces propositions. J'ignore toutes les raisons qui ont pu empêcher le Gouvernement d'agir; mais il ne lui en coûterait absolument rien pour leur donner force de loi et s'il refuse, nous allons perdre quelques milliers de cultivateurs en banqueroute qui partiront pour les Etats-

Unis afin de se débarrasser de leurs dettes. Si on leur donnait les facilités de se déclarer en faillite, je suis d'avis qu'ils demeureraient au pays et qu'ils pourraient plus tard réussir dans la culture. Pour nous, ce sont de bien meilleurs citoyens que beaucoup des immigrants que nous amenons d'Europe pour les remplacer.

Je demande aussi avec instance au Gouvernement de réviser la loi des Grains au cours de la session actuelle. Le ministre du Commerce (M. Low) a déclaré—c'est du moins ce que je crois comprendre car je ne me trouvais pas à la Chambre dans le moment—qu'il n'avait pas l'intention de procéder à cette révision cette année. J'insiste auprès du Gouvernement pour qu'il procède. Je suis d'avis que la loi actuelle a coûté des millions de dollars aux cultivateurs de l'Ouest canadien, l'an dernier, et ces pertes auraient été évitées avec une loi des grains convenable. Comme le faisait observer l'autre jour l'honorable député de Humboldt (M. Stewart) nous avons dans l'Ouest du Canada beaucoup de syndicats de vente en commun et la loi des grains doit être modifiée si on veut permettre à ces organisations de fonctionner équitablement avec les anciennes compagnies de grain qui font des affaires dans cette région. Selon moi, la Chambre ne devrait pas proroguer la session sans modifier d'abord la loi des grains, peu importe ce que nous ferons à part cela.

Je demande instamment au Gouvernement d'agir au sujet de l'établissement d'un système de crédit agricole. Je ne vais pas argumenter sur ce point car je sais que la Chambre connaît bien ce sujet. Cependant, je désire bien faire entendre à la Chambre et au Gouvernement que les cultivateurs ne peuvent continuer dans des conditions comme celles que j'ai fait ressortir et payer de 8 à 10 p. 100 sur des emprunts à long terme et de 8 à 13 p. 100 sur des emprunts à brève échéance. Ce qui presse le plus, ce sont les emprunts à long terme. Beaucoup de nos cultivateurs sont en ce moment à deux pas de la faillite ou peuvent tout juste y échapper. D'aucuns diront que les cultivateurs ont eu trop de crédit, et j'en conviens pour un grand nombre. Cela les a ruinés. Mais il n'en coûte pas plus cher au cultivateur de porter une dette de $8,000 à 5 p. 100 qu'une dette de $5,000 à 8 p. 100. Voilà toute la différence. Le cultivateur peut probablement utiliser deux ou trois mille dollars s'il peut les emprunter à 6 p. 100, mais s'il lui faut payer 9 p. 100, il est préférable qu'il s'en passe. Bien des cultivateurs ont à rencontrer aujourd'hui l'échéance des emprunts à brève échéance, portant intérêt à 9 p. 100; j'entends des prêts de quatre ou cinq ans. Mais un individu dans cette position voit sa puissance d'achat fort restreinte. Tout ce qu'il peut gagner doit servir à payer les hypothèques. Je ne crois pas que nous puissions créer au Canada quelque chose qui stimulerait plus les affaires qu'un système convenable de crédit agricole. Cela signifierait une réduction de 2. p. 100 dans les taux d'intérêt et cela équivaudrait à une augmentation de 3 c. ou 4 c. dans le prix du blé. Il est passablement difficile pour nous de relever le prix du blé de 3 ou 4 c. par boisseau. Une réduction de 2 p. 100 dans le taux de l'intérêt serait équivalente à ce relèvement. C'est le temps de revenir sur un point qui peut paraître sans importance à l'honorable ministre intérimaire des Finances mais que je désire lui rappeler de nouveau, en insistant, à savoir, l'abolition du droit de timbre de guerre sur les effets de commerce. Voici un mémoire préparé par un banquier de l'Alberta au sujet d'un prêt renouvelé depuis 1919:

> Compte d'un prêt courant depuis 1919, comprenant différentes sommes impayées et qui s'élèvent maintenant à environ $10,000—total de la taxe de revenu, $42.89. Ce prêt ne comprend pas des sommes empruntées temporairement pour les dépenses courantes et le reste, et cet homme ne pouvant rien rembourser de l'emprunt la taxe du revenu a été ajoutée à chaque renouvellement augmentant ainsi sa dette plus rapidement.

J'ai le compte d'un autre prêt renouvelé depuis 1919, composé de diverses sommes s'élevant approximativement à $20,000, dont le droit de timbre était de $101.38. Je demande au ministre intérimaire des Finances (M. Robb) s'il croit qu'il est de bonne politique économique de taxer un homme endetté par dessus la tête. L'honorable député de Waterloo-Nord s'est plaint beaucoup de l'inconvénient des taxes, et j'approuve cordialement la plus grande partie de ses remarques sur ce sujet. Je crois qu'il faudra se résigner à cet inconvénient pendant un certain temps, mais l'on devrait abolir la taxe des effets de commerce ou, du moins, la réduire à 2c., comme sur le reçus. Celui qui touche de l'argent peut bien acquitter une taxe de 2c., mais exiger 4c par 100 dollars de celui qui est obligé de régler au moyen d'un billet promissoire me semble ni plus ni moins qu'un vol.

Je demande aussi au ministre intérimaire des Finances de baser l'impôt sur le revenu de trois ans dans le cas du cultivateur. Bien souvent, celui-ci est en déficit durant deux à trois ans et parfois sa récolte manque complètement. Survient une bonne récolte qui le rend sujet à l'impôt sur le revenu, mais un créancier ayant une hypothèque sur toute

sa récolte surgit et il ne lui reste pas de quoi payer son impôt bien qu'il le doive.

M. STEWART (Leeds): Quelle différence y a-t-il entre un cultivateur, un professionnel et un homme d'affaires qui se trouvent dans les mêmes circonstances?

M. COOTE: Je n'ai pas d'objection à ce que le ministre intérimaire des Finances place tout le monde sur ce pied-là, mais je prétends qu'il y a une différence, car le professionnel ne dépend pas de la température et il fixe lui-même le prix de son travail. C'est une chose que seul le cultivateur ne peut faire. Le cultivateur qui jette sa semence en terre ignore si le blé vaudra 50c. ou un dollar le boisseau. Il n'a aucun moyen de se protéger, comme les autres. Par ailleurs, je partage parfaitement l'idée de mon honorable ami. Puis, le cultivateur travaille toute l'année, qu'il en retire un revenu ou non. Parfois, il n'en retire pour ainsi dire pas et au lieu de cela, il est probablement de court de un à deux mille dollars dans ses opérations de l'année. Ma proposition devrait être agréée comme la chose la plus raisonnable du monde.

Je désire aussi insister sur l'urgence de diminuer les taxes. Je n'insiste pas, faute d'autres, car la formule me paraît de règle actuellement. J'insiste surtout parce que je suis convaincu que l'impôt, quelque soit le mode de le percevoir, en définitive se paye toujours par celui qui produit la richesse. Sir Thomas White, faisant il y a quelques années une émission de bons de la Victoire disait, paraît-il, que si cet emprunt était jamais payé l'argent proviendrait du sol canadien, ce qui signifiait certainement qu'il serait acquitté par les cultivateurs. Je ne crois guère en beaucoup de ces conseils sur l'économie prodigués par nos magnats, mais je crois en l'économie dans l'administration parce que la perception de ces taxes souvent faite à mauvaise adresse est très difficile. Je crois que certaines classes de notre population exagèrent leurs déclamations sur l'économie. A qui aurions-nous vendu nos produits durant la guerre, si tout le monde au pays eut fait suivant ce qui nous était dit, à savoir, produire et économiser tout ensemble le plus possible? Ceci n'est qu'une digression, cependant. J'insiste également sur la diminution autant que possible des tarifs de transport, comme remède à la situation présente des cultivateurs. Je me rends compte que la question des prix de transport est très controversée en Canada mais voyez ce que représente pour l'Ouest la diminution de 1c. le boisseau, puisqu'elle équivaut au revenu de tout l'élevage des dindes dans cette région, durant un an, le seul facteur déterminant des tarifs marchandises dans l'Ouest actuellement est la convention du pas du Nid-de-Corbeau et c'est pourquoi j'ai toujours demandé qu'on la maintienne en vigueur; je ne vois pas comment nous pouvons nous en passer. En définitive, c'est la Chambre des Communes qui décide des prix de transport et les représentants de l'Ouest y sont en grande minorité. Pour cette raison, il est très important pour nous que l'entente du pas du Nid-de-Corbeau demeure le facteur qui décide des taux de transport. Je n'insiste pas d'ailleurs sur cet aspect de la question. On nous dira ici, je suppose, que l'on transporte actuellement le grain à perte, mais on m'a dit à mainte reprise depuis trois mois que la cause du recul considérable dans les recettes de nos deux grands réseaux de voies ferrées cette année s'explique par la récolte faible du grain dans l'Ouest. Je désire poser la question suivante aux honorables députés: Si la faible récolte de grain dans l'Ouest est cause de la réduction des recettes de ces chemins de fer, ces derniers transportent-ils le grain à perte? S'ils ont transporté la récolte, cette perte ne serait que plus élevé si la récolte était plus forte. En 1923, nous avions une forte récolte, et nos chemins de fer ont gagné plus d'argent qu'en 1924, alors que la récolte fut mauvaise. Est-ce que cela indique que l'on a transporté le grain à perte? Puis, le représentant d'Edmonton-Ouest (M. Kennedy) a, je crois, attiré l'attention de cette Chambre sur le fait que M. E. W. Beatty, au cours d'un discours prononcé dans la ville de New-York, a déclaré que si les constructeurs du Nord-Canadien s'étaient contentés d'établir leur ligne des Grands lacs aux Rocheuses seulement, ils seraient aujourd'hui les gens les plus riches du Canada. M. Beatty est, je crois, bien au courant de la question des chemins de fer. Le gros du trafic que l'ancien chemin de fer Nord-Canadien aurait obtenu dans l'Ouest aurait compris le grain. Je crois que ces deux déclarations réunies prouvent suffisamment que notre grain de l'Ouest n'est pas transporté à perte, quoi qu'en disent les chiffres que les officiers des chemins de fer donnent comme preuve du contraire. Il n'y a pas très longtemps, un officier de chemin de fer me disait qu'il était en mesure de démontrer que le grain, à n'importe quel prix, était transporté à perte et, de plus qu'il pouvait prouver ce fait pour ce qui est de tout autre denrée. Mais je ne puis voir comment les deux déclarations que j'ai citées peuvent être soutenues.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je ne veux pas prolonger mes remarques, mais je dirai quelques mots relativement à certains arguments avancés au cours de ce débat sur la question de faire du Canada un pays qui se suffirait à lui-même. Je ne vois pas comment la chose pourrait se faire, avant de nombreuses

années, du moins. Récemment, je lisais dans le numéro de mai 1923 des annales de l'*American Academy of Political and Social Science* un article intitulé: "Canada's Outstanding Imports", par H. S. Logan, de la division de l'étranger de la banque du Commerce du Canada, Toronto. Je voudrais avoir le loisir de lire cet article à la Chambre. M. Logan déclare, comme on peut voir en lisant l'article, que, pour le présent du moins, le Canada est forcé d'importer du charbon, du fer et de l'acier, de l'huile, du coton et de la soie, du sucre, du thé et du café, les fruits des tropiques et des pays mi-tropicaux, le riz, le sagou et le tapioca, le caoutchouc brut, les produits chimiques et autres articles de cette nature. Le discours de l'honorable représentant de Vancouver-Sud l'autre soir m'a vivement intéressé, surtout lorsqu'il préconisait un impôt sur l'exportation du bois à pâte. Quelques minutes plus tard, il mentionna le coton, et je me demandais ce qu'il dirait si les Etats-Unis établissait un impôt sur l'exportation de cette matière première. Nos manufacturiers de cotonnades transporteraient-ils leurs fabriques au-delà de la frontière? Il va nous falloir pendant plusieurs années, je crois, continuer à importer ces denrées en grande quantité. Nos gros manufacturiers de Québec et d'Ontario importent une grande partie de leurs matières premières et si on plaçait un impôt de 20 p. 100 sur leurs importations, ils seraient forcés, je crois, de fermer leurs portes. Ils ne pourraient trouver au Canada la matière première dont ils ont besoin.

Il nous faut payer ces importations avec des exportations. Tout le monde admettra sûrement ce point. Comme je le faisais remarquer au début de mes remarques, 32 p. 100 de nos exportations actuelles comprennent le blé et la farine, et environ 50 p. 100, le produit de nos fermes et de notre élevage. Le discours sur le budget du ministre intérimaire des Finances (M. Robb), indique un excédent des exportations sur les importations de 165 millions de dollars. On estime que nous avons actuellement un placement de capitaux étrangers au Canada de cinq billions et quart de dollars. Maintenant, supposons que ces capitaux rapportent 5½ p. 100; nous avons un intérêt total de 281 millions de dollars; soit une balance adverse de 116 millions. Il nous faudrait, je crois, ajouter quelque chose pour les facteurs invisibles, tels que les frets maritimes—car la plupart des lignes de transport appartiennent à des gens du dehors—le prix de transport sur les lacs et les voies ferrées; les assurances maritime, contre les incendies, sur la vie et contre les accidents et le reste. Il est difficile d'établir ce qui représente ces facteurs invisibles, mais on admettra, je crois, que la balance nette adverse du commerce est énorme.

Maintenant, les honorables députés feraient bien, je crois, d'étudier pourquoi nous avons un placement aussi élevé de capitaux étrangers dans notre pays. J'ai ici une brochure intitulée *"The Flow of Capital"* par Harvey E. Fisk, de la Bankers' Trust Company, de New-York. Relativement à l'affluence des capitaux américains au Canada, il dit:

> Les Etats-Unis semblent actuellement avoir placé 2 billions et demi de capitaux au Canada, en chiffres ronds, soit presque autant que les Anglais, tandis que les pays étrangers y comptent encore de faibles sommes. Avec cela, le montant total du capital étranger et britannique placé dans les obligations des gouvernements du Canada, des provinces et des municipalités et dans celles des compagnies privées, ainsi que dans les propriétés et entreprises, est d'environ 5 billions et quart.

Il dit plus loin:

> On calcule que plus de 200 succursales de manufactures ont été établies en Canada par des Américains en 1919, qu'il y en eut davantage en 1920 et 1921 et qu'à la fin de 1922, il devait y avoir plus de 700 de ces établissements, d'autres cherchant des emplacements convenables. L'une des causes de ce développement, c'est que les manufacturiers américains peuvent ainsi alimenter le marché canadien et en même temps éluder le tarif canadien.

J'espère que les honorables députés remarqueront cette phrase:

> ... et en même temps éluder le tarif canadien.

Puis il continue:

> Les placements américains dans les industries canadiennes ont incontestablement augmenté depuis 1919, et ainsi de suite.

Et il ajoute:

> Voilà apparemment ce qui est arrivé: les Etats-Unis ont placé un billion et trois quarts de nouvel argent dans les entreprises canadiennes.

Il me semble, monsieur l'Orateur, que les placements de capitaux américains en Canada ont été grandement augmentés à cause du tarif. Je pense que le peuple canadien n'a pas assez réfléchi à cet état de choses. Il serait intéressant de savoir de combien nous nous sommes taxés au moyen du tarif pour le bénéfice des millionnaires américains qui établissent ces industries en Canada.

Prenez par exemple la Ford Company of Canada. Les dividendes qu'elle a payés et son installation actuelle représentent une somme d'environ trente millions, et cela pour un placement de cent vingt-cinq mille dollars; ce sont des actionnaires américains qui détiennent la majorité des actions de cette compagnie. Cet article dit qu'environ 700 manufacturiers américains ont établi des succursales ici. Il est à espérer qu'ils ne nous ont pas tous taxés autant que l'a fait la Ford Company of Canada. Et quand je présente

un projet de résolution demandant une réduction du droit sur les automobiles afin que ces millionnaires américains ne puissent nous taxer aussi lourdement, le ministre intérimaire des Finances dit ne pouvoir l'accepter parce qu'il lui faut les revenus provenant des droits sur les automobiles. J'avais en ma possession un tableau faisant voir les revenus du tarif sur les automobiles pour chacune des dix dernières années, mais j'ai négligé de l'apporter. On y voit que les droits perçus sur les automobiles diminuent chaque année à mesure que ces manufactures s'établissent dans notre pays et s'emparent du marché. Non seulement nous nous sommes taxés pour permettre l'établissement de ces succursales de manufactures ici, mais nous devons continuer à nous taxer perpétuellement, car d'après les arguments de nos amis protectionnistes, si le tarif est aboli ou abaissé un petit peu, ces manufactures vont être fermées et alors nous nous serons taxés pour rien.

Il me semble que nous nous taxons pour l'établissement des industries américaines en Canada, de façon qu'elles puissent exiger de nous des prix plus élevés que ceux qu'elles exigent de leurs clients dans les pays étrangers. De fait, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, nous nous sommes taxés sur les automobiles jusqu'à concurrence de 40 p. 100 —tel a été le résultat—afin que les manufacturiers puissent vendre leurs automobiles à meilleur marché aux Néo-Zélandais qu'à nous. J'ai ici un tableau, publié en 1919, indiquant le pourcentage du capital détenu en Canada et le pourcentage du capital en dehors du Canada dans un grand nombre d'industries de notre pays. Je ne veux pas tout le lire à la Chambre et j'aimerais, si l'on me le permet, à le faire publier dans le hansard. Voici ce tableau:

Pourcentage du capital engagé dans les industries canadiennes en 1919

	Pourcentage détenu en Canada	Pourcentage détenu en dehors du Canada
Bois	61	39
Pâte et papier	68	32
Instruments aratoires	58	42
Fonderie et machinerie	70	30
Construction	46.4	55
Appareils électriques	36	64
Conserves de viandes	57	53
Caoutchouc	40	60
Médicaments brevetés	12	88
Peinture et vernis	47	53
Sucre	67.2	32.8
Construction de wagons	40.4	59.6
Produits pharmaceutiques et chimiques	36	64
Fonderie de bronze et de cuivre	55	45
Lait condensé	48.5	51.5
Raffinerie de pétrole	46.7	53.3
Accessoires d'automobiles	6.5	93.5
Construction d'automobiles	39	61

Depuis cette date, il y a certainement eu augmentation du pourcentage du capital détenu par les capitalistes des Etats-Unis dans certaines industries, notamment dans l'industrie de la pâte à papier et du papier et dans celle de l'automobile.

Je dirai maintenant quelques mots au sujet de l'établissement de ces industries en Canada. J'ai attiré l'attention de la Chambre sur ce qu'il nous en coûte d'avoir vu la Ford Company of Canada établir une succursale en Canada. Je pourrais donner plusieurs exemples, mais je n'en citerai que deux ou trois. L'un nous est fourni par la Canadian General Electric Company. Je constate que cette compagnie a annoncé récemment un dividende de 6 p. 100 sur ses actions ordinaires de 10 millions; ses actions privilégiées s'élèvent à 2 millions.

Cette compagnie, me dit-on, est en réalité une succursale de la General Electric des Etats-Unis. Mais nous plaçons un droit d'entrée pour la protéger contre la concurrence que lui fait la même compagnie aux Etats-Unis, avec le résultat qu'un poste radiotéléphonique qui se vend $83 aux Etats-Unis coûte $98.75 au Canada. J'ai ici une déclaration de la Sherwin Williams Company, du Canada, qui est en réalité, si je ne me trompe, une filiale ou une succursale de la Sherwin Williams Company, des Etats-Unis. Cette compagnie est formée par la fusion de trois compagnies, connues autrefois sous les noms de Sherwin Williams Company, Lewis Berger and Sons et Canada Paint Company. Leur capital collectif était de $2,500,000. Après la fusion, elles avaient $2,450,000 d'obligations; 3 millions d'actions de préférence; 4 millions d'actions ordinaires, soit un capital total de $9,450,000. Je cite un passage de la revue financière de Greenshields, de l'an dernier, au sujet de ce capital:

> Après avoir affecté une somme aux obligations encourues antérieurement, telles que la dépréciation et le renouvellement du matériel, et le service des intérêts, les recettes pouvant servir au paiement des dividendes sur les actions de préférence à 7 p. 100 avec intérêt cumulatif se sont élevées en moyenne, depuis la formation de la compagnie, à $585,210 par année. Cela équivaut à 18.1 p. 100 de la moyenne des actions de préférence en circulation et à environ deux fois et demie la somme requise actuellement pour le service du dividende annuel.
>
> On verse maintenant un dividende de 6 p. 100 sur les actions ordinaires.

On place un droit d'entrée sur la peinture, "non dénommée", de 20 p. 100, 27½ p. 100 et de 30 p. 100. Chaque fois que je me rends à Montréal et que je vois le grand nombre d'édifices qui n'ont jamais reçu une couche de peinture, je ne puis m'empêcher de m'étonner que ces potentats de Montréal ne

réduisent pas un peu le prix de la peinture. Je suppose que les défenseurs du présent tarif prétendraient qu'il procure du travail aux ouvriers engagés dans la fabrication de la peinture au Canada. C'est peut-être vrai, mais si la peinture se vendait meilleur marché, les fermiers pourraient engager des ouvriers pour peinturer leurs granges; nous donnerions du travail aux peintres et à plus d'hommes qu'on n'en emploie à présent dans les manufactures de peinture. Rien ne me paraît plus désolant que ce grand nombre d'édifices qui n'ont jamais reçu une couche de peinture. Certains n'ont pas été peinturés depuis trente ans et ils devront rester en cet état pendant trente autres années avant que nous puissions faire réduire le droit d'entrée placé sur la peinture.

M. McMASTER: Il faut que le bois soit sain.

M. COOTE: C'est du bon bois canadien. J'ai ici une coupure du *Financial Post* de l'an dernier où il est question d'une assemblée des manufacturiers de la province libérale de Québec, au cours de laquelle on protesta énergiquement contre toute réduction de la protection nécessaire à la prospérité de cette industrie. On y voit que, parmi les délégués, se trouvait "W. S. Fallis, de la Sherwin Williams Company, de Montréal". Il était là, je suppose, pour défendre le droit placé sur la peinture.

Passant aux compagnies absolument canadiennes, je veux donner une parole d'encouragement à ceux qui s'inquiètent si fort au sujet de l'industrie de l'acier au Canada. Je vois que la Steel Company of Canada est une fusion de cinq compagnies, dont le capital-actions était de $9,969,500. Une grande partie de ce montant était représenté par les actions ordinaires, car il s'était produit plusieurs fusions auparavant. La nouvelle organisation émit des obligations au montant de $7,500,000; des actions de préférence, pour $6,496,300 et des actions ordinaires d'une valeur de $11,500,000, soit un capital total de $25,496,300. Vous remarquerez que la moitié de ce capital est fictif. Voici une coupure du *Financial Times* de l'an dernier. On y voit, au sujet de la Steel Company of Canada:

Pendant la dernière période décennale, on versa une somme de $4,547,411 sous forme de dividendes aux actions de préférence. Si l'on déduit cette somme des revenus nets des dix années, il reste $1,582,805 de recettes nettes disponibles pour le service du dividende sur les actions ordinaires, soit 13.76 p. 100 par année. Cela équivaut presque au double des sommes requises par le service du dividende de 7 p. 100 sur les actions ordinaires.

Voici un passage qui établit les recettes de la Steel Company of Canada, l'an dernier:

La situation de la Steel of Canada s'améliore sans cesse, en 1924, en dépit de circonstances adverses et du tarif.

M. MARLER: Ses recettes furent moindres, cependant.

M. COOTE: Je ne me suis pas préoccupé de lire ce qui se rapporte aux recettes. En tout cas, l'état des affaires de la compagnie est encore splendide et elle peut encore verser des dividendes au moyen de ses recettes.

Je crois que j'ai égaré un exposé de l'état des filatures, que je voulais soumettre à la Chambre, car l'honorable représentant de York-Sunbury (M. Hanson) s'étant lamenté au sujet de l'état de cette industrie, je désirais en parler. Quoi qu'il en soit, j'attire l'attention de la Chambre sur le fait que les actions ordinaires de la Dominion Textile Company, lors de son organisation, s'élevaient à 5 millions de dollars; mais on n'avait versé que $500,000 sur ce montant. C'est-à-dire qu'on les avait vendues à $10 l'action. Les dividendes sur ces actions ont certainement été généreux. Il y a quelques années, le cours des actions tomba à $213. Ce prix rendant difficile la vente de ces actions, on les divisa en trois actions pour une, et les actions ordinaires de cette compagnie atteignent maintenant un montant de 15 millions. On a payé des dividendes sur l'action ordinaire depuis nombre d'années. Je crois avoir donné des chiffres au sujet de cette compagnie, il y a deux ans; pas n'est besoin pour moi d'en dire plus long maintenant. Un placement de $500,000 il y a quelques années est devenu aujourd'hui un capital de $15,000,000. Selon moi, c'est un fort bel exemple de la façon dont on crée un capital.

M. MARLER: Je crois que je devrais rectifier mon honorable ami sur ce point. La Dominion Textile a absorbé, à prix avantageux, un certain nombre de filatures. Au montant de $500,000 dont parle mon collègue ceux qui avaient en portefeuille des actions ordinaires ont eu à ajouter beaucoup d'argent pour les obligations. Mon honorable ami devrait être bien certain et bien renseigné en parlant de cette compagnie. D'aucune façon j'essaie de prendre la défense de cette compagnie, mais je ne crois pas juste de dire que $500,000 ont atteint la somme dont il a fait mention.

M. COOTE: Si je ne me trompe, on trouvera dans les Journaux de la Chambre,

pour l'année 1919 un état à peu près complet des finances de cette compagnie; en le consultant, on découvrirait la vérité de ce que j'affirme, ce soir, sauf que depuis, les cinq millions ont été portés à quinze millions. Si j'avais ce volume sous la main, je pourrais citer le relevé en question.

M. MARLER: Les Journaux de la Chambre ne constituent une autorité absolue. Parce que faite en 1919, cette déclaration n'est pas nécessairement exacte.

M. ARCHAMBAULT: Puis-je faire remarquer qu'au cours de l'enquête sur la cherté de la vie, le président de la Dominion Textile, je crois, à corroboré cette assertion.

M. COOTE: Je crois que c'est, en substance, assez exact. Ce n'était pas le président, mais le secrétaire de la compagnie.

M. McMASTER: C'était M. Daniels.

M. COOTE: En effet, je crois que c'est M. Daniels. Je voudrais maintenant faire voir comment on crée un capital. J'ai par devers moi un état financier de la Sun Life Insurance Company, publié il y a un an et j'y trouve qu'elle détient pour $1,000,656.23 d'actions ordinaires de la Dominion Textile. L'argent versé à cette compagnie d'assurance par le public canadien pour la protection des veuves et des orphelins, doit sûrement être reconnu pour du capital réel et nous constatons que cet argent a servi à acheter des actions ordinaires de la Dominion Textile. On peut donc prétendre avec raison que les 15 millions représentent bien un capital réel. Ceux, qui à l'origine ont fait l'acquisition de cette valeur détiendront encore un intérêt prépondérant d'au moins 51 p. 100. Ils ont encaissé de fort beaux dividendes, car, il y a quelques années, j'ai lu un rapport attestant que l'action ordinaire avait rapporté des dividendes dix fois plus élevés que la somme payée pour son acquisition. Une bonne partie a été vendue au public et aujourd'hui le capital consacré à l'achat des actions ordinaires de cette compagnie représente plusieurs millions. Je suis certain qu'ils se sentent en sécurité, comptant sur la protection du public en raison du fait que ce dernier, comme je l'ai fait voir, est directement intéressé.

Je pourrais, aussi, démontrer que cette compagnie d'assurance, l'une des plus importantes du genre au Canada, détient pour $350,000 d'actions ordinaires de la Canadian General Electric Company et pour $1,965,000 des actions ordinaires de la General Electric Company, de même que des actions du même genre de plusieurs autres compagnies.

Je n'ai pas l'intention de parler plus longuement du tarif, monsieur l'Orateur, sauf pour dire un mot sur la protection que le cultivateur devrait en obtenir. Il est plutôt étrange que le tarif sur le blé n'en augmente pas le prix, quand un droit de 35 p. 100 sur les automobiles a pour effet d'en élever le prix jusqu'à 40 p. 100. Le tarif fera hausser le prix des marchandises pourvu que ceux qui les mettent sur le marché soient assez peu nombreux pour former une évaluation ou conclure entre eux une entente verbale et pour établir les prix. Un droit sur les chaussures ne nous ferait pas grand mal en ce pays pourvu que ceux qui les fabriquent n'en prennent pas le prétexte pour élever les prix; il en sera de même pour tout autre article. Les producteurs de blé sont trop nombreux pour se coaliser et pour en faire monter le prix, même si vous y avez mis un droit. Je reconnais que certains produits de la ferme pourraient se vendre plus cher grâce au tarif. C'est le cas, par exemple, des pommes. C'est ainsi que cela fonctionne. Mais il ne pourrait en être de même pour ceux qui cultivent le blé ou font de l'élevage, car ils sont trop nombreux pour s'unir.

J'ai ici un article extrait du *Commerce and Finance*, revue financière publiée à New-York; il a pour titre *"Le Congrès, Coolidge et l'Agriculteur"*. Longuement il traite de la situation du cultivateur américain. Il parle du désir du gouvernement et des hommes publics des Etats-Unis d'améliorer la situation financière de l'agriculteur de ce pays. La revue consacre une grande partie de cet article au projet de loi McNarry-Hangen, dont l'objet est de créer une organisation gouvernementale en vue d'écouler le blé et d'exiger 42 cents de plus du consommateur américain pour le blé que le prix qu'on demande à l'acheteur étranger. On nous raconte que ce projet a été repoussé par le congrès pour certaines raisons.

Il y est dit ensuite que le projet de loi sera présenté de nouveau, et, que si le Congrès ne l'adopte pas, une agence de vente sera probablement créée pour aider le cultivateur à écouler ses produits et faire payer davantage au consommateur américain qu'à l'acheteur étranger du blé. Il y est dit aussi qu'aux Etats-Unis on s'efforce de persuader à l'agriculteur de limiter sa production, mais l'auteur de l'article dit:

> Que le remède soit la production ou la vente, le point de départ, c'est la production. Si l'on omet ce pas initial, experts et représentants au Congrès peuvent invoquer tous les arguments possible sans arriver au but.

Je tiens à attirer sur ce fait l'attention du ministre de l'Immigration. S'il cherche sans

cesse à peupler d'agriculteurs les terres inoccupées en ce pays, que ferons-nous de cette production? Cet article est de James E. Boyle, professeur d'économie rurale à l'université Cornell. il est un spécialiste en la matière. Voici ce qu'il dit du tarif:

Je ne suis pas un défenseur du tarif protecteur. D'accord avec les conclusions officielles de l'American Farm Bureau Federation, je reconnais que notre tarif actuel fait perdre par année trois cents millions aux agriculteurs américains.

Je ne saurais, il me semble, clore par une meilleure citation mes commentaires sur le tarif. Voici le dernier remède que je vais préconiser au ministre intérimaire des Finances, touchant la situation présente de l'agriculteur de l'Ouest. Qu'il dégrève quelques articles nécessaires aux cultivateurs.

J'ai sous la main une petite plaquette publiée par l'*Edmonton Journal,* généralement regardé, ainsi que vous le savez tous, comme un organe conservateur. Ces gens préconisent une politique "de progrès pour le Canada". De toute évidence, ils ont mis de côté la vieille politique nationale. Ils déclarent:

Une politique de progrès pour le Canada, doit reconnaître franchement que l'agriculture est et doit être pour quelque temps l'industrie fondamentale du Canada, et qu'il ne saurait exister de prospérité générale ou permanente en ce pays, sauf dans des conditions assurant la prospérité de l'agriculture.

L'hon. CH. STEWART: Ils ne préconisent pas une diminution du tarif, n'est-ce pas?

M. COOTE: Oui, je puis démontrer qu'ils le font, je pense, mais je n'entends pas prononcer un trop long discours.

L'hon. CH. STEWART: Je ne les ai jamais pris.

M. COOTE: Ils ajoutent que si certaines industries canadiennes ne peuvent se maintenir toutes seules, il faut qu'elles soient éliminées ou quelque chose d'approchant. Voici un passage:

Si le Canada veut faire concurrence aux autres pays, il faut que nos méthodes d'agriculture et nos procédés de fabrication réflètent les derniers progrès réalisés dans les sciences agricole et industrielle. Une bonne partie de nos produits agricoles se vendent sur le marché mondial où les droits ne servent de rien, et le Canada ne saurait se payer le luxe d'un tarif protecteur pour des industries dont les méthodes de fabrication ne donnent pas un rendement parfait.

Et dans une autre page, je crois, on recommande des dégrèvements progressifs.

Je veux maintenant m'occuper de certains commentaires faits par l'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner), dans son discours, il y a deux jours. Voici un extrait de son discours, d'après le compte rendu de la dernière séance:

Je prétends respectueusement que c'est exclusivement le fait du parti progressiste et, envisagée au point de vue purement économique, leur manière de voir est assez orthodoxe. Voici leur raisonnement: Nous produisons du blé; nous le vendons sur les marchés mondiaux, tandis que nous achetons tout ce dont nous avons besoin sur un marché protégé. Or, si nous pouvions réussir à abolir les droits qui grèvent les marchandises, nous les achèterions à meilleur marché; nos bénéfices seraient plus élevés et nous serions en mesure de vendre plus de blé à l'étranger. Il est assez difficile de répondre à ce raisonnement.

Plus loin, il ajoute:

La valeur des exportations du blé et de la farine s'est élevée à 327 millions, soit 22 p. 100 de la production agricole totale. Ces 22 p. 100 qui représentent la manière de voir des provinces des Prairies, par la bouche des membres du parti progressiste ici, dominent donc le Gouvernement et la politique tarifaire du pays. Toutes nos difficultés proviennent de là.

Je tiens à attirer l'attention de l'honorable représentant de Vancouver-Sud sur la déclaration faite par le premier ministre ontarien, il y a environ un an et demi, je pense, et si je me souviens, c'était que l'Ontario a toujours dominé la politique du Dominion. A cette époque, j'avais l'impression que le premier ministre ontarien avait parlé d'or; que l'honorable député de Vancouver confère donc avec le premier ministre ontarien pour découvrir s'il ne fait pas erreur, après tout. A mon sens, l'Ontario et peut-être pourrions ajouter le Québec, a dominé la politique du pays et continuera peut-être à le faire. C'est tout naturel pour ces provinces de s'attendre à exercer cette influence, parce qu'elles sont les plus populeuses du Canada, et élisent la majorité de la députation. Mais j'aimerais à vous renvoyer de nouveau à certaines paroles prononcées par l'honorable député en question. Il prétend que le raisonnement des progressistes est difficile à réfuter et qu'il est difficile de répondre au nôtre au point de vue économique. Mais en continuant, il fait remarquer que nous sommes la minorité, et demande pourquoi nos vues doivent prédominer, pourquoi elles doivent influencer le Gouvernement?

Si notre opinion avait quelque influence sur le Gouvernement, je donnerais volontiers, quant à moi, mon appui à sa politique financière; mais il n'en est rien, et c'est pourquoi je voterai contre les mesures annoncées, non pas parce que mon opinion personnelle n'a aucun effet, mais parce que les mesures financières qu'on nous propose ne me conviennent pas. Ces mesures ne sont pas conformes au programme que j'ai fait approuver par mes électeurs, et je prétends demeurer fidèle à mes principes. J'entendais tout à l'heure un honorable collègue développer cette pensée que nous avions bien beau avoir raison au point de vue économique et produire des arguments difficiles à retorquer, nous ne représentions après tout que 22 p. 100 de la

population du Canada et que nous ne pouvions avoir la prétention de faire adopter notre manière de voir par le Gouvernement. Alors, jetant un coup d'œil vers la masse qui brille sur la table du greffier, je me dis que l'honorable membre recommandait par là d'user à notre égard d'un procédé qui fut longtemps en usage dans ce pays: celui qui consiste à écraser la minorité et à lui imposer silence, bien que ses raisons soient les meilleures, j'entends au point de vue économique. Je voudrais vous demander, monsieur l'Orateur, de faire disparaître cette masse; car ce n'est pas au moyen de l'intimidation que l'on devrait gouverner ce pays. Au lieu de cette masse j'aimerais plutôt voir sur la table la figure de cette déesse qu'on nous représente les yeux bandés et une balance à la main. Voilà ce qu'il nous faut en ce pays, au lieu de menaces proférées à l'adresse de la minorité. "Vous avez raison, nous dit la majorité, mais comme vos propositions ne nous conviennent pas nous allons user envers vous de la force que donne le nombre, et vous rengainerez."

On nous a rebattu les oreilles de la nécessité de faire l'union nationale. Jamais aucun gouvernement ne nous en avait tant parlé jusqu'ici. D'où vient cela? On n'aurait pas besoin de nous recommander l'union, si toutes les parties du pays avaient justice. L'unité nationale ne sera un fait accompli que le jour où un peu plus de justice apparaîtra dans les actes du pouvoir. Il y a deux écoles en ce pays, du moins sur cette question. L'une dit que l'Ouest, non pas seulement l'Ouest, mais tous ceux qui demandent un abaissement des droits, ne peuvent recevoir satisfaction. C'est le protectionnisme qu'il faut à ce pays et que si l'on ramène les conservateurs au pouvoir les droits seront encore augmentés. L'autre école soutient qu'il faut maintenir aux affaires le Gouvernement actuel parce qu'il a promis de ne pas relever les droits du tarif.

Je ne puis pas accepter cette manière de voir. Il faut donner justice à tout le monde. Si notre opinion est la bonne au point de vue économique et si nos arguments sont difficiles à renverser, si malgré cela on nous refuse satisfaction, ceux qui nous contredisent doivent trouver le moyen de nous accorder justice qui nous est due. Les populations de l'Ouest vont-elles demeurer éternellement dans cette situation qu'étant minorité elles n'auront pas justice, quoique leurs demandes soient conformes à la saine économie politique? Il est impossible de conserver la Confédération dans ces conditions-là.

J'ai entendu un grand nombre de discours sur les projets financiers du Gouvernement. Aucun ne nous a offert quoi que ce soit en compensation du régime protectionniste maintenu contre notre intérêt. D'autre part, plusieurs orateurs ont admis que le tarif douanier ne nous est d'aucune utilité et même est une entrave à notre développement. L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) a proposé cet après-midi, dans un discours fortement charpenté, la suppression du tarif différentiel en faveur des produits britanniques, parce que, si je l'ai bien compris, il n'admet pas que les questions de sentiment puissent intervenir dans l'élaboration de nos lois économiques. Eh bien, croit-on vraiment que la question sentimentale va retenir indéfiniment les populations de l'Ouest sous la domination de lois économiques qu'elle considère hostiles à ses intérêts?

Voilà ce que je veux faire observer à la Chambre. Il est inutile de farder la vérité. La certitude de cette injustice s'est imposée plus particulièrement aux populations de l'Ouest dans les époques de dépression commerciale. Tant que dure la prospérité on ne se plaint pas trop d'un régime économique mauvais; mais du moment qu'ils en sentent l'oppression les gens voudront un redressement de leurs griefs. Inutile de déguiser l'existence d'un mouvement dans certaines parties de l'Ouest pour se soustraire à la domination de l'Est de quelque manière. La Chambre a le devoir, le mot n'est pas trop fort, la Chambre a le devoir absolu de faire en sorte de ne pas augmenter le mécontentement. On a mis le Gouvernement en demeure de corriger la situation actuelle. Si l'on ne fait rien; si l'on permet au mécontentement de grandir, il grandira en dépit de tous les couplets sur l'unité nationale qu'on pourra venir nous chanter.

Avant de me rassoir, je rappelerai sur ce sujet que ce mouvement dans l'Ouest date de 1910, comme en témoigne une brochure de M. Bramley-Moore aujourd'hui décédé, et qui avait pour titre: Canada and her Colonies or Home Rule for Alberta.

Personne ne saurait mettre en doute la loyauté de M. Bramley-Moore, un anglais, qui dès la déclaration de la guerre, et bien qu'il fut député à l'Assemblée législative de l'Alberta, s'enrôla à titre de simple soldat; il fut expédié outremer où il fit le suprême sacrifice. Or, M. Bramley-Moore, dans son ouvrage, tente de faire ressortir,—et il y a réussi à mon sens,—qu'en ce qui regarde les provinces de l'Ouest, elles sont traitées par l'ancien Canada en matière de tarif, de la même manière que la Grande-Bretagne, l'Espagne et le Portugal traitaient leurs colonies autrefois. Et il fait l'assertion suivante:

Jusqu'aujourd'hui, aucune colonie de race Anglo-saxonne ne s'est contentée d'être subordonnée et assu-

jettie aux intérêêts de la métropole. Reste à savoir, si les Canadiens de l'Ouest ont perdu l'énergie qui distinguait leurs ancêtres. A cette époque où l'intervention de l'Etat en ce qui regarde la liberté d'action individuelle s'accentue de plus en plus, nous inclinons peut-être à acquérir l'état mental des orientaux; nous ployons patiemment l'échine sous la tyrannie du Gouvernement tout en conservant le don d'abnégation et de la tranquillité d'esprit.

Je n'abuserai pas plus longtemps de la patience de cette Chambre. Le temps est arrivé toutefois où l'on devrait dire une fois pour toutes au peuple canadien, surtout aux gens de l'Ouest, si oui ou non ils devront se contenter indéfiniment du tarif en vigueur. On devrait faire savoir sans équivoque à l'Ouest canadien si c'est là le tarif minimum que les libéraux, qui sont pourtant le parti de bas tarif de par leurs traditions, entendent mettre en vigueur. Je le répète, si le Gouvernement a quelque compensation à offrir à l'Ouest canadien, il devrait s'exécuter dès la présente session.

M. BEAUBIEN: Monsieur l'Orateur, en réclamant la parole pour faire certaines observations sur les résolutions budgétaires en discussion, je tiens à manifester sans délai mon intention de suivre l'exemple qu'ont donné mes honorables amis du groupe progressite, c'et-à-dire d'être très bref. Je l'ai dit l'année dernière et je le répète, un député ne devrait pas parler plus de vingt minutes et j'ai l'intention de m'en tenir à cette limite ce soir. En premier lieu, je désire exprimer les regrets que me cause l'absence du ministre des Finances (M. Fielding) par suite de la maladie. Nous déplorons tous son absence, j'en suis convaincu, et nous espérons qu'il se rétablira promptement. Je désire aussi remercier l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Cardin) ainsi que mon honorable ami le représentant d'Ottawa (M. McGiverin) pour la visite qu'ils ont faite dans la circonscription électorale que j'ai l'honneur de représenter. Mes commettants de Provencher ont su apprécier la visite de mes honorables amis, j'en suis convaincu. Les ministres ainsi que les représentants du peuple, à mon avis, devraient se mettre au courant des différents problèmes qui surgissent dans les différentes parties du pays. Et il n'y a qu'un seul moyen de le faire, c'est de visiter les provinces qui composent la confédération canadienne.

L'un des principaux obstacles à la solution de nos problèmes nationaux, c'est qu'un fort contingent des députés à la Chambre des Communes s'occupent uniquement des questions qui intéressent leur comté ou leur province. Or, tant que les représentants du peuple ne seront pas au fait des besoins du pays en général, ils seront dans l'impossibilité absolue de règler équitablement les divers problèmes nationaux auxquels il faudrait apporter une solution. Le premier septembre 1921, le présent chef de l'Opposition officielle (M. Meighen) prononça un discours à London, Ont, devant une assemblée de 3,000 électeurs, au cours duquel il annonça la dissolution des Chambres. Mon très honorable ami exposa les principales questions à l'ordre du jour et je désire citer quelques courts exartits de son discours dont je relève le compte rendu dans la *Gazette* de Montréal, numéro du 2 septembre 1921. Voici les paroles du très honorable député:

Mais il y a une question en jeu. Trois mille électeurs sont réunis dans cette salle! Vous avez surveillé la tournure que prenaient les événements ainsi que les divers mouvements des forces politiques au cours des dernières années. Or se trouve-t-il ici quelqu'un qui ne sache pas, aussi vrai qu'il est assis sur son siège, ce soir, que le Canada est appelé à se prononcer d'une façon décisive sur une certaine question avant de reprendre sa route vers l'avenir? Je ne crois pas qu'il y ait deux courants d'opinion dans cette salle quant à la décision que nous devons rendre. Il s'agit de se prononcer sur le tarif douanier du pays.

Et il ajouta:

Mais il faut relever le défi qu'a lancé l'opposition officielle sous la direction de M. Mackenzie King. Le parti libéral, solennellement réuni en convention, il y a deux ans, a adopté une résolution qui l'oblige à inscrire sur la liste des articles admis en franchise, 19 catégories d'articles, dont les produits alimentaires, les instruments et machines aratoires, et les bois de toutes sortes; il s'est aussi engagé à augmenter de 50 p. 100 la préférence en faveur de l'Angleterre et de réduire sensiblement les droits sur les chaussures et les articles de première nécessité.

Le point que je tiens à faire ressortir par la lecture des remarques du premier ministre de l'époque, c'est que la question tarifaire était explicitement à l'ordre du jour au cours des dernières élections générales. Les libéraux ont parcouru le pays d'un océan à l'autre prêchant la doctrine de l'abaissement du tarif douanier et les progressistes préconisèrent le même programme. Nous avons tous prêché la même doctrine tandis que les conservateurs préconisèrent la doctrine de la protection. Et le 6 décembre 1921, le peuple canadien rendit son verdict dont il faut tenir compte et qui doit être respecté. Le peuple canadien, le 6 décembre 1921, a élu par de fortes majorités 186 représentants qui avaient prêché la doctrine de l'abaissement du tarif douanier, tandis que 49 conservateurs-protectionnistes seulement échappaient à la débâcle. Or, quelle est la signification de ce verdict rendu par le peuple canadien? Il n'y a pas le moindre doute qu'il équivaut à un mandat au Gouvernement qui a pris en mains les rênes du pouvoir d'abaisser sensiblement le tarif douanier sur les

instruments de production ainsi que sur les articles de première nécessité. Il y a maintenant quatre années que le Gouvernement actuel préside aux destinées du pays et voilà le quatrième budget qu'il dépose. Loin de moi l'idée de critiquer trop sévèrement l'attitude de mes honorables amis; pour moi cependant, nous avons eu trois budgets d'expectative et un autre renferment de légères réductions de droits sur les instruments de production. Le Gouvernement est-il prêt à se présenter de nouveau devant les électeurs et à leur dire: "Nous n'avons pas tenu compte du mandat que vous nous avez confié en 1921, mais donnez-nous votre confiance une fois de plus et nous verrons ce que nous pouvons faire?" Il est impossible de berner le public éternellement.

Quel a été le résultat de l'inexécution des promesses du Gouvernement? Le marasme actuel des affaires et la stagnation des industries. Le ministère ne peut se vanter de l'augmentation des prix du blé. Il n'a aucun empire sur le prix du blé. Celui-ci peut monter ou descendre sans que l'exécutif n'y puisse rien. Les prix des produits agricoles sont déterminés, d'une façon générale, par les conditions de l'univers qu'aucun gouvernement ne peut influencer, mais il n'en est pas de même des affaires et des industries. Ceux qui président à l'administration du pays peuvent leur aider ou leur nuire. Si, l'an dernier, le Gouvernement avait consacré son surplus de revenus de quelque 24 millions au dégrèvement des droits douaniers, le commerce et les industries seraient aujourd'hui plus florissants. La réduction des impôts aurait accru la puissance d'achat du peuple et, de plus, les consommateurs y auraient gagné par l'abaissement des droits payés au trésor. Les cultivateurs et les consommateurs en général auraient bénéficié d'une épargne de 3 dollars environ par chaque dollar des revenus perçus, grâce à la réduction des primes déguisées dont jouissent les manufacturiers sous le régime de la protection. Ainsi, au lieu d'une puissance additionnelle d'achat de 24 millions, il se serait agi en réalité de 80 ou de 100 millions.

M. BOUCHARD (texte): L'honorable député me permet-il de lui poser une question? Je voudrais lui demander comment il peut expliquer que, d'un côté, les conservateurs nous disent que la cause de la stagnation des affaires, c'est l'abaissement du tarif, et que d'un autre côté, un bon progressiste comme mon honorable ami nous affirme que la cause de la stagnation, c'est le tarif élevé que nous avons maintenu?

M. BEAUBIEN (texte): Mon honorable ami sait bien lui-même que la raison pour laquelle les affaires sont tranquilles et que les manufactures ne produisent pas comme elles devraient produire, c'est que le peuple n'a pas le pouvoir d'achat nécessaire et que, comme je viens de le dire, pour chaque piastre de revenu versée dans les coffres du Gouvernement, la masse du peuple en paie trois.

(Traduction) Cette somme considérable dépensée par le peuple pour les instruments de production et les choses nécessaires à la vie et à son confort aurait activé le commerce et les industries. Le chômage sévirait bien moins aujourd'hui et la prospérité serait plus grande si le Gouvernement avait plus de perspicacité et faisait preuve de plus de courage en réduisant le tarif comme il l'a promis à ses électeurs.

Cette année, aucune diminution de tarif n'est proposée. Vu la dépression du commerce, les revenus ont baissé. Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a, il est vrai, un surplus de $1,820,000 sur papier, mais ses chiffres ne sont qu'approximatifs. La comparaison des dépenses estimatives du ministre au début de l'exercice et ses calculs faits un mois avant la fin de l'année montrent un écart de $9,386,-300.07. Il est assez remarquable que le ministre ait négligé de réclamer le mérite d'une économie aussi forte durant l'année. Il serait intéressant de savoir d'où proviennent ces épargnes apparentes, mais ce renseignement ne nous est pas donné.

Tous reconnaissent le besoin d'une politique de retranchement. Il est d'autant plus grand que nos revenus ont diminué dans des proportions alarmantes et rien n'indique une amélioration. La réduction des impôts est de nécessité vitale et il est évident qu'elle n'est possible que grâce à la diminution des dépenses publiques. Les ministres ne peuvent prétendre qu'ils ne peuvent rogner les dépenses dont ils sont responsables. Ils devraient s'inspirer de la conduite des Etats-Unis. Voici ce qu'écrit M. J. Herbert Hodgins, dans le numéro du 1er avril du *MacLean's Magazine*:

> Les crédits fédéraux des Etats-Unis pourvoient à la dépense de $3,062,277,407 en 1925. Le président Coolidge veut que ce montant soit réduit à 3 billions.

Voici la déclaration du général Lord, directeur du bureau du budget:

> Le général Lord a conseillé ce qui suit à tous les distributeurs des fonds fédéraux: "Examinez vos crédits avec un microscope d'une main et un sécateur de l'autre. En cas de doute, émondez; penchez toujours dans le sens du contribuable."

M. Hodgins dit plus loin:

> Le président Coolidge, avec le concours actif du directeur du bureau du budget, a diminué les taxes des Etats-Unis, "une réduction notable de près de 2 billions par année", comme il l'a dit lui-même à Washington, le 26 janvier 1925. C'est ce qui touche,

après tout, le citoyen en général, à son point sensible, sa bourse, et le convainc de l'importance de l'effort national.

Dans un article précédent, j'ai cité des statistiques préparées par le président Coolidge pour montrer comment, en quatre ans, de 1921 à 1924, la dette publique des Etats-Unis avait été réduite de $3,198,000,000. Ce qui réduit l'intérêt annuel de $999,000,000 à $865,000,000,—une économie de $134,000,000, soit un montant égal, à un million près, à l'intérêt annuel que solde le Canada.

Le président Coolidge a économisé aux Etats-Unis plus de $5,343,000,000.

Or, monsieur l'Orateur, s'ils peuvent arriver à pareil résultat aux Etats-Unis, si l'Angleterre aussi peut diminuer ses dépenses il n'y a pas l'ombre d'une raison pour que nous ne faisions pas autant en Canada. Je pourrais suggérer certaines façons de réduire nos dépenses. Sans doute le ministre de l'Agriculture n'abondera pas dans mon sens, mais je suis d'avis que nous pourrions dépenser moins pour les stations agronomiques. Elles sont bien trop nombreuses. Je sais que le régime des fermes expérimentales a rendu de précieux services au pays; cela je ne le dispute pas; mais aujourd'hui ces stations ne profitent pas au cultivateur. Selon moi le Gouvernement pourrait économiser un montant appréciable en ce qui concerne les fermes expérimentales et affecter une partie de ces économies aux recherches.

L'hon. M. GRAHAM: Cela ne diminuerait pas les dépenses.

M. BEAUBIEN: Non. J'ai dit que nous pourrions consacrer une partie de ces économies aux recherches, qui seraient bien plus profitables à tout le public. Nous pourrions réaliser des économies en ce qui concerne les publications officielles. Je vais au bureau de poste matin, midi et soir et mon casier est toujours comble: j'y trouve nombre de publications du Gouvernement dont quelques-unes sont utiles. Quant aux autres, la plupart des députés les jettent au panier. Nous pourrions diminuer nos dépenses sous le chef de la défense nationale. Je vois que le ministre est à son siège en ce moment.

L'hon. M. MACDONALD: L'honorable député est-il disposé à encourager des dépenses pour la construction du chemin de fer de la Baie-d'Hudson?

M. BEAUBIEN: Oui, si le chemin de fer en question comble un besoin public important.

L'hon. M. MACDONALD: Il n'y a pas de "si". Est-ce que l'honorable député y serait favorable?

M. BEAUBIEN: Je suis pour les dépenses là ou le contribuable et le pays en général en récolteront les bénéfices conséquents.

[M. Beaubien.]

L'hon. M. MACDONALD: C'est très vague.

M. BEAUBIEN: Si le public Canadien veut arriver jamais à réduire sa dette nationale et les payements annuels d'intérêts, il faut pratiquer l'économie, il faut revenir à l'ancienne méthode de tailler notre habit selon notre drap. Monsieur l'Orateur, le présent budget cause une amère déception à la population de l'Ouest: non seulement parce qu'il n'abaisse pas l'impôt, mais parce qu'il ne cherche aucunement à remplir les promesses qu'on lui avait faites de dégrever les instruments de production et les objets nécessaires à l'existence qui coûtent beaucoup trop cher. Si le Canada veut s'assurer un développement convenable et complet il lui faut rendre l'agriculture rénumératrice. Pour y arriver il n'y a qu'un seul moyen: la débarrasser des entraves que sont pour elle les impôts exorbitants et le régime protecteur.

Et j'arrive par là, monsieur l'Orateur, à un autre aspect de la situation: la difficulté d'obtenir des avances suffisantes de fonds à des conditions pas trop onéreuses; il y a là un désavantage très sérieux au point de vue de nos cultivateurs. Voici ce que dit le docteur Tory au cours de son dernier rapport:

La question des crédits agricoles ne surgit pas par accident de la situation actuelle, de façon à n'exiger qu'une solution momentanée; elle est née de la situation permanente et il faut nécessairement la résoudre d'une manière permanente.

Voilà ce que corroborera, j'en suis sûr, quiconque connaît tant soit peu la situation des cultivateurs de l'Ouest. Les difficultés pécuniaires de ces derniers se rangent en deux catégories,—celles qui sont très urgentes, mais temporaires, et celles qui demeurent après que les autres sont disparues, celles dont la solution exige le remède permanent dont parle le docteur Tory. A l'heure qu'il est un grand nombre de nos gens de l'Ouest ne pourraient pas tirer parti d'un régime de crédits agricoles, parce qu'ils sont trop endettés; leur crédit est nul. Par suite de circonstances auxquelles ils ne sauraient rien varier, ils sont embourbés dans le marais des obligations financières et il faut élaborer un moyen de combler leurs besoins pécuniaires immédiats et les mettre en mesure de regagner la prospérité tout en rendant leur industrie rémunératrice. Alors, et alors seulement ils seront en mesure de tirer parti d'un régime de crédits agricoles.

L'un des meilleurs moyens qui s'offrent pour aider les fermiers endettés à reconquérir une situation prospère dans l'agriculture se trouve dans la loi de faillite. A la fin de la dernière session le comité permanent de la banque et du commerce conclut à certains amendements

à ladite loi. L'intention de ces amendements étaient de rendre l'application de la loi plus équitable et plus efficace au point de vue des cultivateurs. On insista alors auprès du ministère pour qu'il adoptât quelque mesure législative donnant suite à ces conclusions, mais il ne put le faire parce que la session était trop avancée. Mais il semble qu'on n'ait fait aucun effort durant cette session-ci pour donner suite aux conclusions du comité. Notre groupe insiste auprès du Gouvernement sur la nécessité d'une action immédiate. Si l'on pouvait effectuer le règlement des dettes et sortir les faillis de leur situation impossible plus facilement, il est possible que des centaines de cultivateurs conserveraient leur exploitation au lieu d'être chassés de leur ferme et probablement du pays; aussi que des milliers d'autres seraient alors en état de s'adapter aux conditions existantes et de profiter des systèmes permanents de crédit agricole qu'il serait possible d'établir. Pour cela il est indispensable d'adopter les amendements qu'on a proposés à la loi des faillites. Il faut le faire avant d'établir définitivement un système de prêts aux cultivateurs; j'insiste encore auprès du Gouvernement sur la nécessité d'agir au cours de la présente session.

Il y a un autre point sur lequel j'estime, monsieur l'Orateur, qu'il est de mon devoir de dire quelques mots. Je veux parler de l'embargo qu'on propose de mettre sur le bois à pâte. Je n'entrerai pas dans les détails, car plusieurs de mes collègues sont plus au courant que moi du sujet et sont mieux à même de le discuter. Il a été démontré et de façon concluante, je crois, pour quinconque a étudié la question attentivement et sans parti pris, que les quelques manufacturiers recommandant l'embargo seraient les seuls à en bénéficier. Cette interdiction serait injuste et ferait beaucoup de tort à des centaines de gens qui seraient privés d'un bon et peut-être proche débouché pour leurs produits. Dans ma propre circonscription de Provencher, beaucoup de colons comptent uniquement sur la vente du bois à pâte pour la subsistance jusqu'à ce que leur ferme ait un rendement suffisant pour les faire vivre. Etant près de la ligne principale du chemin de fer national ou de l'un de ses embranchements, le point le plus rapproché où ils puissent écouler leur bois est International-Falls et l'embargo qu'on propose leur interdirait l'accès à ce marché. Qu'arriverait-il alors? Sans doute que la plupart d'entre eux seraient obligés de quitter leur ferme, soit pour aller aux Etats-Unis, soit pour grossir les rangs des chômeurs dans les villes. Ce sont des colons de bonne foi et je demande au Gouvernement de ne pas chasser de leur ferme ces rudes travailleurs qui constituent une de nos plus grandes richesses et dont on ne devrait pas faire les victimes innocentes de quelques manufacturiers égoïstes et voraces.

Il a été prouvé que 90 p. 100 des pertes causées annuellement aux forêts sont dues au vent et aux insectes. Quant aux 10 p. 100 qui restent voici, d'après les statistiques, comment s'en répartit l'emploi dans les différentes industries: Au Canada, 84 p. 100; hors du Canada, 16 p. 100. Donc on exporte que 16 p. 100 du dixième de tout le bois abattu ou détruit chaque année au Canada, autrement dit ½ de 1 p. 100. Comment se fait-il que pour sauver une si petite proportion de notre bois les partisans de l'embargo n'hésitent pas à porter préjudice à nos colons, à nos cultivateurs et à nos propriétaires de forêts? C'est parce qu'ils en retireraient de gros bénéfices en forçant la vente de ce bois à leurs propres usines aux prix qu'il leur plairait de fixer. Le Gouvernement les écoutera-t-il ou écoutera-t-il les cultivateurs qui prétendent que notre premier devoir est de protéger nos forêts contre le feu, les insectes et autres éléments destructeurs? J'espère, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement n'hésitera pas à rendre justice à nos colons.

Je répète, monsieur l'Orateur, que le budget est désappointant pour les gens de l'Ouest qui y voient une politique antinationale et injustement équilibrée. S'il y a une élection, cette année, comme certains journaux soi-disant bien informés le font prévoir, je considère qu'il sera de mon devoir de dire aux électeurs de ma circonscription que le Gouvernement actuel a absolument manqué aux engagements pris dans le programme libéral de 1919, qui semble avoir été rédigé non pas dans un esprit de sincérité, mais uniquement pour capter des votes.

Avant de reprendre mon siège, monsieur l'Orateur, je tiens à souligner le fait qu'en dépit des viles attaques de politiciens mesquins qui semblent ne pas avoir d'autre but que de critiquer, de semer la discorde et la désunion entre les différentes classes de notre société, le groupe progressiste a constamment travaillé pour le bien général de la nation, pour tous les citoyens à quelque classe qu'ils appartiennent. Notre principal objectif a été de placer autant que possible tout le monde sur le même pied, non pas en faisant souffrir les classes les plus élevées, mais en améliorant le sort de ceux qui jusqu'ici ont eu à supporter les plus lourds fardeaux et en tâchant de leur procurer leur juste part de la prospérité et du bonheur que notre pays réserve à ses habitants. Pour atteindre cet objectif, nous nous sommes placés au-dessus de toutes les questions de race et de religion et nous nous sommes appliqués à établir l'harmonie et l'union en nous basant

sur le principe de l'égalité des droits. L'honorable député de Chambly et Verchères (M. Archambault) l'a reconnu l'autre jour, au cours de son discours, quand, parlant du "rétablissement de la concorde et de l'union entre les différentes races, religions et sections de ce pays" il a dit que "la grande œuvre avait été accomplie avec le concours du parti progressiste." J'aimerais, monsieur l'Orateur, pouvoir rendre le même compliment à l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault) et déclarer que son parti s'en est tenu aux promesses comprises dans son programme. Le 15 mai 1923, au cours d'un éloquent discours prononcé pour le compte de notre groupe, l'honorable député de Nelson (M. Bird) a exposé notre politique. Il a dit:

> De plus, je tiens à ajouter que les progressistes sont en faveur de l'union du Canada, et je me fais fort de dire que nous sommes en possession des seules assises sur lesquelles elle peut reposer, c'est-à-dire la justice entre les classes et entre les groupes. Voilà le seul fondement réel de l'union. Il n'existe pas parmi nous de rancunes traditionnelles ni d'animosités. Notre seul fonds de commerce est celui que nous portons sur nous, un programme économique loyal, voilà tout. Peu importe ce que vous êtes au point de vue religieux, social ou provincial, vous êtes également admis à cette camaraderie, parce que que nous ne faisons pas fonds sur ce qui divise les Canadiens entre eux. Notre champ d'action peut convenir à tous.

En terminant, monsieur l'Orateur, j'ajouterai, sans craindre d'être contredit, que nous avons toujours été à la hauteur de ces principes et je me sens convaincu que, pour le plus grand bien du Canada, le groupe progressiste demeurera à leur hauteur.

M. EVANS: Il me semble, monsieur l'Orateur, que la Chambre a soudainement compris l'importance de quelques suggestions pratiques touchant l'économie. Il est minuit moins le quart et je dois continuer jusqu'à la fin. Néanmoins, cela importe peu; j'imagine que le décorum sera aussi respecté maintenant que durant toute autre partie du jour.

Quiconque entreprend une analyse des discours sur le budget doit en venir à la conclusion qu'il se trouve ici des législateurs qui se disputent chacun pour son clocher. Le manque d'unité est apparent. Pas plus tard qu'hier j'ai lu quelque chose au sujet d'un mouvement qui se forme à Montréal, où des jeunes gens se groupent en ce qu'ils nomment le club de Confédération du Canada. Leur idée est de promouvoir l'unité; une noble aspiration. Mais le fait même qu'une telle organisation est jugée nécessaire constitue une accusation sérieuse contre la politique nationale sous le régime de laquelle nous vivons depuis soixante ans, une politique qui a provoqué la désintégration plutôt que l'union. C'est seulement sur les bases solides de la justice, de la liberté et de l'égalité que nous pouvons asseoir l'unité d'une nation. Ce n'est pas la race, ni la religion, ni le climat, ni la distance qui nous séparent les uns des autres et mettent la confédération en danger, c'est l'injustice économique des privilèges accordés à certaines catégories qui constitue le facteur de discorde.

Mon intention n'est pas d'analyser l'état financier présenté au budget, non plus que de dire que la dette nette paraît augmenter graduellement. Si nous prenons les quatre années du 31 mars 1920 au 31 mars 1924, nous voyons que notre dette a augmenté de plus de 182 millions. En 1920, la dette nette était de $2,248,000,000 et nous voyons qu'elle est maintenant de $2,431,000,000. Cela ne paraît pas justifier par l'état de l'industrie et du commerce du pays. Il me semble donc que le peuple a raison quand il demande plus d'économie. Pendant que notre dette s'élevait et que nos impôts augmentaient la population du pays ne croissait pas proportionnellement; cependant que la puissance de gain du peuple n'avançait pas. Ceux qui, dans une large mesure, portent la responsabilité des politiques financière et industrielle du Dominion et à qui la loi a accordé des privilèges n'ont pas assumé les responsabilités qu'on peut considérer commensurées aux privilèges qu'ils ont reçus. Ils n'ont pas facilité le travail aux ouvriers ni facilité au Gouvernement les moyens de se créer des revenus par l'exploitation de nos richesses naturelles, mais ils ont plutôt retiré leurs capitaux de l'industrie et les ont placés dans des pays étrangers ou dans des valeurs exonérées d'impôts. La prospérité d'un pays réside dans sa puissance de production et sa liberté d'échange; il me semble donc que le Gouvernement devrait s'attacher à développer ces traits de notre existence nationale plutôt que de sacrifier la liberté de tous à la classe privilégiée, ce qu'il semble désirer faire.

Au sujet du bilan qui accompagne le budget, il est une chose qui me semble plus prononcée cette année que les années précédentes et ce sont les querelles qui ont lieu touchant la position financière du pays. Naturellement, comme le budget traite de l'avenir, il lui faut offrir des commentaires envisageant l'avenir. Mais si la tenue des livres et la comptabilité sont des sciences exactes—et je pense que c'est l'avis de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens)—je ne vois aucune raison d'être de ces querelles scandaleuses qui font tant pour abaisser la réputation de la vie publique dans l'esprit du peuple, et qui ont lieu d'année en année.

J'aimerais à voir cette année certains changements au sujet des impôts, une tendance à chercher les revenus nécessaires plutôt dans la propriété foncière et les profits. Je condamne

le principe du tarif, la protection du tarif. S'il faut avoir un tarif douanier, on devrait le baser sur les besoins des revenus publics et il devrait être imposé avec ce but en vue.

J'aimerais que des diminutions correspondantes à celles de l'an dernier, eussent été faites afin de rendre la production plus facile sur les fermes et d'améliorer nos moyens de concurrence sur les marchés du monde avec nos produits, tant sous le rapport du prix que de la quantité. Ces choses sont fort nécessaires aujourd'hui; et je crois qu'elles sont indispensables au succès du Canada à l'heure actuelle. Mais au lieu de ceci, le Gouvernement a jugé bon d'augmenter la taxe sur la production première en insistant maintenant pour que la taxe du timbre soit appliquée sur tous les billets donnés en échange pour divers produits agricoles, en particulier le lait, le grain et la crème. Cette taxe sur l'industrie laitière en Saskatchewan est destinée à imposer un fardeau de plusieurs milliers de dollars sur une industrie déjà surchargée d'impôts. L'agriculture est l'unique industrie qui n'a pas reçu de privilèges spéciaux. Placer une nouvelle taxe sur cette industrie c'est nuire à la production. Plusieurs de ces chèques, monsieur l'Orateur, représentent des montants aussi insignifiants qu'un ou deux dollars, et je crois que c'est injuste pour cette industrie. L'agriculture, particulièrement dans l'ouest du Canada, est une victime. Elle fut une victime durant la guerre lorsque les prix de ses produits furent fixés et lorsque les tarifs de chemins de fer furent haussés, et elle est une victime encore maintenant lorsqu'elle est obligée de rembourser une dette causée surtout par les profiteurs durant les années de guerre, en subissant une taxe sur cette partie de la production essentielle.

Sans aucun doute, si l'on enlève la taxe des chèques importants, le pauvre homme qui ne reçoit qu'un humble chèque doit être exempté de la taxe. Je remarque aussi que les billets promissoires doivent encore porter le timbre excepté lorqu'on s'en sert à titre de garantie collatérale. Je considère ceci comme un avantage indu exercé à l'égard d'un homme dans l'infortune. Il est inéquitable de placer un impôt sur ceux qui sont le moins en état de le supporter. Je crois qu'il est injuste en principe de placer une taxe sur les obligations d'un cultivateur, et en prononçant cette phrase je pense à la grande masse des agriculteurs qui sont obligés, chaque année, d'emprunter de l'argent pour les premiers travaux de la terre. Ce n'est pas la même chose lorsqu'on emprunte pour spéculer, et je ne crois pas qu'il existe une objection valide contre une taxe sur les prêts destinés à de telles fins. J'espère, cependant, que l'on examinera ce point-là avant l'adoption du budget.

Je veux, pendant quelques instants, attirer l'attention de la Chambre sur quelques incongruités des droits de douane et sur l'inconséquence de quelques arguments énoncés par certains adeptes de la protection dans ce Parlement. L'honorable député de Lincoln (M. Chaplin) en parlant l'autre jour,—page 1985 des *Débats* non revisés,—a demandé avec arrogance qui paye les droits? et il a prétendu, absolument à tort, que le manufacturier américain, lorsqu'il exporte au Canada des marchandises doit les vendre moins cher ici d'un montant égal aux droits de douane placés sur ces articles lorsqu'ils sont importés dans notre pays. Le fait est, monsieur l'Orateur, que le manufacturier canadien ajoute le montant du droit protecteur au coût d'importation de l'article, et il en est au courant, je puis vous l'assurer, comme le sont tous les autres adeptes de la protection, sans quoi ils n'insisteraient pas autant pour obtenir un relèvement de la protection. Et la raison pour laquelle les gouvernements adoptent ce mode indirect d'impôt est qu'il peut être facilement passé au consommateur. C'est en réalité une loi d'homme riche et partout où elle est en vogue, il y a toujours une collusion quelconque entre le manufacturier et le politicien. Je donne au mot "collusion", monsieur l'Orateur, son sens littéral. Je veux dire une entente secrète dans un but frauduleux. Le droit de douane fruste constamment dans travailleurs de leurs droits, et pour entretenir le mensonge le manufacturier, ainsi que le politicien, doivent toujours violenter sérieusement la vérité en ayant recours aux prétextes, comme le coût élevé de la vie, les hauts salaires, la boîte à lunch à remplir et plusieurs autres formules destinées à capter des votes.

Mais pour revenir au budget, de cette année, nous augmentons les droits sur plusieurs articles. Nous augmentons les droits sur le charbon, et à ce sujet, le *Montreal Witness,* ce vieux champion des droits populaires, résume en quelques phrases la situation:

> Dans un magasin de singes ces derniers étaient placés dans des compartiments voisins. Lorsqu'on plaçait un panier de pommes sauvages en face de chacun d'eux, chaque singe plongeait aussitôt la patte dans le panier de son voisin. Aucun n'en était plus riche, mais ils le croyaient tous. Telle est notre attitude au Canada. L'ancien Canada plongeait les mains dans les paniers de la Nouvelle-Ecosse et des provinces des Prairies; et maintenant, au lieu de le forcer à les retirer, nous disons: "Viens ici, Nouvelle-Ecosse, mets la main dans les poches de ceux qui brûlent du charbon; nous les tiendrons ouvertes pour toi. Ils se

soumettront, parce qu'ils savent qu'ils sont encore les mieux partagés. Comme question de fait, ce sont eux qui vous ont envoyé le prophète qui vous a inculqué la protection." Il en est quelques-uns dans les Provinces maritimes,—la plupart, probablement,—qui ne retireront rien des droits sur le charbon, et il est quelques-uns de ceux qui se servent de charbon, les éditeurs, par exemple, qui ne reçoivent aucune protection en retour. Nous avons toutefois, et des deux manière, réussi à rendre la vie plus chère en Canada, et ceci semble notre premier objectif.

Avec un droit sur le charbon, l'ancien Canada, ainsi que le *Montreal Witness* appelle les provinces de Québec et de l'Ontario, espère enrôler les Provinces maritimes sous la banière de la protection; il s'attend à tout le moins à les placer dans une telle position qu'elles ne pourront plus protester avec logique contre le vol légalisé que les adeptes de la protection prônent comme l'essence de l'industrie du Dominion. L'honorable représentant de Fort-Williams (M. Manion) et celui de York-Est (M. Harris) prétendent tous deux que les cultivateurs de la région qui s'étend de Montréal à Windsor a besoin de protection contre les maraîchers des Etats-Unis. C'est également là une déclaration faite en vue de capter les suffrages des gens de la campagne aux prochaines élections, et destinée à mettre les cultivateurs en mauvaise posture. Mais, les manufacturiers, qui sont, comme ils disent, toujours soucieux du bien-être des ouvriers, vont crier victoire si le charbon et les légumes se vendent plus cher, ou s'ils les payent plus cher eux-mêmes, car ils peuvent se dédommager sur les autres, comme ils l'ont toujours fait au sujet de toutes les impositions non justifiées; quant à la population, qu'elle s'arrange, pourvu que l'on puisse fixer les prix.

Au cours de la session actuelle, le Gouvernement a bien laissé entendre que le tarif se trouvait à l'arrière plan. Les protectionnistes à outrance du côté du Gouvernement, comme l'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges, (M. Marler), sont satisfaits de leur parti cette année; l'honorable député, par exemple, n'a pas soufflé mot du tarif dans son discours. L'honorable représentant de Brantford (M. Raymond) se contente également, cette année, de préconiser une certaine mesure de tarif fiscal. Il est assez satisfait après trois années de répudiation des principes libéraux de la part de son parti. Les droits plus élevés sur le charbon qui enthousiasment les représentants des Provinces maritimes, le plaidoyer de nos amis les torys en faveur de la protection pour les cultivateurs, pour les maraîchers de l'Est surtout, joints au fait que le Gouvernement va créer une commission sur le tarif, tout indique que les avocats des privilèges spéciaux dans cette Chambre se préparent à un autre assaut contre les revenus des cultivateurs et des ouvriers; on va augmenter le coût de la subsistance dans les villes, et on espère réduire les ouvriers des fabriques à l'état d'esclavage dans tout le Dominion, comme on a commencé à le faire à Glace-Bay.

Je veux dire, monsieur l'Orateur, que bientôt les politiciens et leurs dictateurs, les capitalistes de ce pays, auront à choisir entre le maintien des privilèges de groupes et la Confédération. Les politiciens de ce Dominion, un des plus jeunes pays du monde sont, en deux générations, tombés dans un bourbier d'iniquité puisque l'on voit les membres du Parlement, représentant l'industrie du pays, capables de prêcher ces privilèges spéciaux comme un droit légitime. L'honorable représentant de York-Ouest (sir Henry Drayton) admet que la protection augmente le coût de la subsistance jusqu'à ce que les industries soient lancées; mais il ne nous dit pas combien de temps il leur faut. Au Canada, nous avons eu la protection depuis 1878, et l'honorable député admet que l'on ne peut pas encore dire que les industries sont solidement établies. De fait, après cette longue période, selon le leader de l'opposition et l'honorable représentant de York-Ouest, elles sont moins solides que jamais.

Plusieurs de mes amis conservateurs ont mentionné une verrerie de Hamilton qui a dû fermer ses portes parce qu'il ne lui était pas possible de fixer des prix assez hauts. Donc, voilà une industrie qui, évidemment, avec les années d'exploitation et de protection, est tombée dans le marasme et a finalement dû fermer ses portes. Pendant toutes ses années d'exploitation, elle a joui d'une forte protection. Aujourd'hui, ses concurrents les plus formidables se trouvent en Belgique, probablement, mais même sous le régime de la convention qui existe entre ce pays et le Canada, les droits sont comme suit: Sur le verre à vitres ordinaire et incolore, 11½ p. 100 *ad valorem;* sur les glaces non bisautées jusqu'à sept pieds carrés, les droits sont de 10 p. 100; sur les glaces de sept à vingt-cinq pieds carrés, les droits sont de 25 p. 100 *ad valorem;* et sur toutes les autres glaces non dénommées, les droits sont de 30 p. 100 *ad valorem,* moins 10 p. 100 d'escompte, soit 27 p. 100 net. Maintenant, la menace à l'effet que le prix du verre à vitres va être plus élevé que jamais est absurde. Il ne se manufacture aucun autre article aujourd'hui dans le monde où la concurrence est plus active que pour le verre à vitre; je ne vois pas pourquoi les gens du Canada paieraient un prix plus élevé pour cet article indispensable

lorsqu'on peut l'acheter au prix que fixe la concurrence. On dira, si nous importons du verre, que feront nos ouvriers? Le protectionniste recourt toujours à cet argument. Mais je vais prendre le verre comme exemple d'une industrie canadienne et je vais démontrer que les droits sur cet article, comme sur d'autres, sont aujourd'hui la cause, jusqu'à un haut degré, du chômage qui existe dans nos villes et nos villages. Le verre à vitres est un article qui compte pour beaucoup dans le coût de la construction et, le prix, comme celui de bien d'autres matériaux de construction, en a tellement été haussé que cela a nui à l'industrie de la construction et dans les villes et à la campagne. Sans la protection sur le verre à vitres, on pourrait importer et vendre cet article à un prix beaucoup moins élevé; mais comme il est protégé, nos propres manufactures et nos distributeurs coalisés sont libres de fixer les prix, ce qui empêche nos constructeurs et nos consommateurs de verre d'obtenir ce produit à un prix que fixerait la concurrence. Selon le très honorable leader de l'opposition la protection n'a pas aidé cette industrie. Sur ce point, il a raison, car la compagnie, naturellement, a fermé ses portes; mais parce que la protection existe sur cet article, on a, en augmentant le prix, nui à toutes les industries connexes surtout à l'industrie de la construction de résidences. Ce qui est vrai pour le verre à vitre est aussi vrai de la protection sur toute la ligne et c'est ainsi la cause du chômage. Le pouvoir que possède cette classe si privilégiée de fixer les prix a rendu le coût de fabrication en général en notre pays hors de proportion avec les prix obtenus pour nos exportations, de sorte que pratiquement tous les genres d'exploitation ayant un intérêt national ont eu à cesser.

Après tout, on ne saurait nier que notre pays compte sur ses exportations pour son revenu, et que chacune de nos activités, publique ou privée, compte sur notre revenu légitimement obtenu dans le commerce eu égard aux prix mondiaux dictés par la loi de l'offre et de la demande. Le député de York-Ouest (sir Henry Drayton), quand il a parlé, a dit que la loi de l'offre et de la demande ne jouait plus. Il invita les interruptions d'une façon provocante et je hasardai cette question: "Et les produits agricoles qu'exporte le Canada?" Il me répondit: "Oh! je répondrai à cela plus tard". Mais l'honorable député n'en a encore rien fait. Il sait aussi bien que personne en cette Chambre que les fermiers, pour leurs produits, ont à compter sur les prix déterminés par la loi de l'offre et de la demande; et s'il était à son siège en ce moment, je le défierais de dire si le prix du blé, du bétail, du beurre, du fromage, des œufs et de la volaille ont jamais été plus élevés que les prix mondiaux déterminés par la loi de l'offre et de la demande?

Le très honorable chef de l'Opposition, dans un projet de résolution qu'il a inscrit au feuilleton, dit que le tarif doit être établi sur une base de protection conséquente. Il serait aussi logique de dire que la bande de Jesse James était conséquente avec la loi et l'ordre que de dire que la vieille politique nationale de 1878 était conséquente et juste pour toutes les classes de la communauté. La protection, tout au plus, est une taxe qui doit être supportée par quelqu'un. C'est un impôt sur certaines classes de notre pays. Si toutes les classes étaient protégées, c'est-à-dire si l'on donnait à toutes les classes le pouvoir de fixer les prix de ce qu'elles produisent, aucune classe n'en bénéficierait. S'il n'y avait pas une certaine classe à piller, un tarif de protection serait inefficace. Et cependant, l'honorable député parle de rendre logiques les privilèges de classe. Cela ne se peut pas. Il y a autant de distance entre les privilèges de classe et la logique qu'entre les pôles. Les agriculteurs du Canada ont eu à endurer la faculté qu'ont les autres classes de fixer leurs prix et ils ont eu à lutter contre le monde entier pour les prix des produits de leurs fermes.

L'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton), quand il a parlé l'autre jour, a dénoncé violemment la dureté du libre-échangiste à l'égard de son camarade l'ouvrier. J'aimerais à le voir à son siège. Voyons un peu ce qui en est. La British Empire Steel Corporation nous fournira un bel exemple de la sollicitude et du sens de responsabilité du protectionniste envers ses concitoyens. D'après ce que je puis voir, tout ce à quoi tient le protectionniste, c'est de voir chaque matin une foule aux portes de sa manufacture. Si ces gens viennent à avoir faim, ce n'est pas de ses affaires. S'ils deviennent désespérés, le ministre de la Défense Nationale (M. Macdonald) sera appelé à envoyer des troupes, chose qu'il n'a fait que trop volontiers dans le passé. Peut-être l'honorable député pourra-t-il parfois dire à la Chambre les excellents rapports qu'il constate entre la camaraderie et les privilèges de classe. La camaraderie des protectionnistes et des maîtres industriels du Canada envers l'agriculteur et l'ouvrier s'est manifestée par la politique d'immigration suivie par certaines compagnies et le Gouvernement aux dépens du contribuable. Notre pays n'aurait pas besoin de politique d'immigration si ce n'était la manipulation de la main-d'œuvre et des prix, quant aux produits de la ferme et aux choses nécessaires à la vie, par un groupe d'hommes d'affaires liés à des politiciens qui sont à la

tête du Gouvernement en cette Chambre comme au Sénat.

Les protectionnistes, d'après l'honorable député de York-Ouest, sont pleins de sollicitude envers l'ouvrier, et cependant aucun d'eux n'a protesté l'an dernier quand la British Empire Steel Corporation a fait venir 105 Chinois et, pour faire de la place, a renvoyé les équipages canadiens de ses navires. C'était fait dans le but de briser les organisations ouvrières, et la politique actuelle d'immigration du Gouvernement semble poursuivie en vue d'abaisser le genre de vie dans les usines et le degré de civilisation sur les fermes du Canada. Tout l'intérêt que l'industriel de ce Dominion porte aux ouvriers et aux agriculteurs est de réduire les premiers à l'état de serfs et les agriculteurs à l'état de paysans.

J'aimerais à montrer l'exemple donné présentement par la British Empire Steel Corporation et ce que le *Canadian Railroad Employees' Monthly* dit de cette grande compagnie. C'est certainement un bel exemple de ce que devient l'industrie quand elle dépend du politicien. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a été le témoin impassible des horreurs de la misère et de la famine infligées présentement aux ouvriers de sa province. On a appris récemment que l'ex-premier ministre d'une colonie voisine a vendu les droits de son pays à la British Empire Steel Corporation. Etant donné ce fait, je me demande: Pourquoi le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse craint-il maintenant d'intervenir et pourquoi le Gouvernement fédéral doit-il assister en silence à la perpétration du plus grand outrage à des hommes, des femmes et des enfants que l'on ait jamais vu en temps de paix? Le bulletin mensuel des employés de chemins de fer dit ceci:

> Le but de la Besco est d'obtenir une échelle de salaires réduits afin de pouvoir se procurer à meilleur compte la houille nécessaire à ses aciéries, à ses paquebots, à ses gisements de minerai, à ses scieries, et aux chaudières des machines à vapeur de ses houillères. Son second but est d'obtenir un tarif plus élevé, afin que tout consommateur de houille de la rive de l'Atlantique, de Sydney à Montréal, paie son charbon plus cher; le chômage et la faim sont les armes employées pour tenir tête au Gouvernement, au pays et aux mineurs.

L'argument le moins approprié dont se soit servi dans son discours l'honorable représentant d'York-Ouest se trouve probablement dans le paragraphe où il est question du cuivre. Il dit qu'un droit d'entrée de 10 p. 100 est placé sur les produits manufacturés de laiton, lequel, à son avis, n'est pas suffisant; mais, à moins qu'il ne soit destiné à servir aux manufacturiers dans leurs usines, aucun produit de cuivre ou de laiton n'est sauf à un droit d'entrée double de celui-là. Le droit qui frappe tout produit destiné à l'usage du consommateur est de 20 p. 100, sous l'empire du tarif de préférence britannique, 27½ p. 100, sous l'empire du tarif intermédiaire et de 30 p. 100, sous l'empire du tarif général. La protection n'est pas pour l'ouvrier et elle n'a pas pour but de garder l'argent au pays, ce qui est un autre de leurs arguments; mais elle est destinée à donner aux manufacturiers le pouvoir de fixer les prix sur tous leurs produits. Un droit de 20 à 30 p. 100 constitue certainement un avantage considérable pour les organisateurs d'industries au Canada, même si l'on admet l'incompétence qu'ils se prétendent. Mais de nouveau l'honorable représentant d'York-Ouest s'élève contre ceux qui contredisent un principe apparemment admis. Il dit que nous ne devrions importer rien de ce que nous pouvons produire au pays. Mais ces produits passent la frontière. Le tarif douanier ne les arrête pas. Tel est le dilemme dans lequel se trouve présentement le manufacturier indigent de laiton, de même que d'autres, et l'honorable député d'York-Ouest cherche à engager le Gouvernement à faire rendre davantage au public consommateur. Mais, que ce soit le cuivre ou le laiton, le minerai de fer et ses dérivés, la soie artificielle, les produits manufacturés du chanvre ou les fichoirs, toute industrie, sauf l'agriculture, dépend du politicien. Mon honorable collègue croit encore, si je ne me trompe, que nous pourrions empêcher les importations par le relèvement du tarif. Mais c'est impossible. Le fait est que, plus le tarif sera élevé, plus le prix de l'article de fabrication domestique sera élevé. Il importe peu à un pays comme la Grande-Bretagne que le tarif douanier, mettons du Canada et des Etats-Unis, soit élevé ou non; il peut quand même exporter ses produits en ces pays. Les honorables membres du parti conservateur soutiennent que le tarif ne fait pas hausser les prix. Dans ce cas, les manufacturiers et les marchands de gros doivent vivre suivant le grand précepte de charité chrétienne. Il y a quelque temps parut dans le *Listening Post* un article fort intéressant, pris en grande partie dans le *Manchester Guardian* du 29 mai 1924; on y démontre que le tarif Fordney des Etats-Unis n'a pas réussi à protéger le manufacturier de la Nouvelle-Angleterre dans son propre pays et en même temps l'a rendu incapable de faire le commerce à l'étranger. Voici ce que dit le *Listening Post*:

> Parmi les "compagnies" qui demandèrent avec instance l'adoption du tarif Fordney se trouvait "Fall-River", les filateurs de coton de la Nouvelle-Angleterre. Ils prétendaient que l'on ne pouvait soutenir la concurrence européenne, particulièrement celle des filateurs du Lancashire. Le tarif Fordney fut adopté. Qu'est-il arrivé à Fall-River? Non seulement on y subit comme ailleurs la stagnation des affaires, qui débuta aux Etats-Unis en mars 1923, et qui atteint peut-être maintenant son point culminant; mais on y a été

absolument incapable de soutenir la concurrence des filatures du Lancashire. En 1913, les Etats-Unis occupaient le 23e rang sur la liste des importateurs de marchandises du Lancashire. En 1923, ce pays occupait le 5e rang sur cette liste. En 1914, les Etats-Unis importaient 62 millions de verges carrées de coton à la pièce.

En 1923, ils en importèrent 219 millons, l'augmentation étant due pour la plus grande partie aux marchandises du Lancashire.

On avait prédt cela dans le Lancashire; mais les protectionnistes de Fall-River espèrent sans doute que personne, en dehors du Lancashire, ne comprend le principe économique des causes et des effets et ils expédient une circulaire dans laquelle ils demandent encore plus de protection.

L'article ajoute:

Nos journaux corrompus et nos plus ineptes "hommes publics" ont récemment cité le tarif Fordney comme un exemple digne d'être suivi, disant que c'est "le tarif le plus élevé de l'histoire". Nos journaux et certains de nos hommes publics connaissent très peu l'histoire.

M. Walter Leaf, un grand banquier d'Angleterre, parlant à l'assemblée annuelle de la banque de Westminster, posa cette question:

Comment a fonctionné le tarif Fordney? J'ai ici les chiffres relatifs aux échanges commerciaux entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne pendant les neuf premiers mois de 1923, et je les compare à ceux de la période correspondante de 1922. Vous devez supposer, ou du moins les auteurs du tarif supposaient sans doute, qu'il se produirait une baisse considérable dans les exportations de Grande-Bretagne aux Etats-Unis, tandis que se maintiendrait le volume des exportations des Etats-Unis en Grande-Bretagne. Que s'est-il produit en réalité? Les exportations des Etats-Unis en Grande-Bretagne ont baissé, pendant la période en question, de plus de 16 millons de livres, tandis que les exportations de Grande-Bretagne aux Etats-Unis augmentaient de plus de 10 millons de livres. La balance du commerce, pendant ces neuf mois, s'est déplacée de près de 27 millions de livres en faveur de notre pays. Ces faits doivent donner à M. Fordney, sans doute, ample matière à réflexion.

Si nos amis protectionnistes considéraient sérieusement ces problèmes économiques, non pas au point de vue de leur propre gousset et des pertes de gain immédiat, mais au point de vue du pays en général et au point de vue large de l'humanité, ils ne réclameraient pas une mesure qui porte le coût de fabrication en notre pays à un point si élevé que les industriels ne peuvent exporter leurs produits, sauf quand ils peuvent faire supporter le poids de leurs pertes au consommateur domestique.

A mon sens, il ne serait pas illogique de supposer que depuis nombre de ces dernières années c'est bien ce qu'ont fait les manufacturiers canadiens. Sur ce qu'ils ont vendu au consommateur canadien ils ont réalisé des profits excessifs ou ils lui ont fait payé les pertes subies dans leur commerce d'exportation.

Malgré cela le ministre de l'Intérieur déclarait dans son discours cette année qu'on cherchait encore à nous lier de plus en plus en élevant les droits protecteurs. Pourtant l'année dernière, dans son discours prononcé en cette Chambre, il avait laissé entendre que le Gouvernement allait se débarrasser du régime protecteur. On a aussi dénoncé dans le budget qu'à l'avenir les marchandises importées ne seraient plus évaluées aux fins de douanes aux prix du pays d'origine, mais qu'elles le seraient à la discrétion du ministre ou selon que le suggéreront les manufacturiers et les distributeurs intéressés. Toutefois, le Gouvernement a depuis fait part à la Chambre de son intention de rappeler cette proposition. Pour ce qui en est de nous et du pays, pas n'était besoin pour le ministre des Finances d'en venir là. L'exposé budgétaire ne fait que donner corps à la tradition suivie depuis nombre d'années au département des Douanes. Tout nous fait voir que le Gouvernement n'a pas du tout dans l'idée d'abaisser cette muraille de Chine qu'est le régime protecteur ou de diminuer le coût de la vie. En réalité, cela a toute l'apparence comme si on cherchait par tous les moyens possible de faire hausser les prix et par des voies obscures et détournées d'enlever aux autorités désignées par la loi l'application du tarif, pour la confier au ministre. Je ne puis faire autrement que de penser qu'on en agit ainsi pour mieux cacher au public la raison du maintien du coût de la vie à un niveau aussi élevé.

On parle de la création d'une commission du tarif et le Gouvernement cherche à se décharger sur elle de la responsabilité de favoriser un groupe privilégié. Cette commission serait formée de fonctionnaires en partie choisis parmi ceux de la Douane et en partie parmi ceux de l'Accise. Je vois là, monsieur l'Orateur, un revirement du libéralisme et une abdication de la part du Gouvernement de sa propre politique. C'est une capitulation aussi complète que la trahison de 1897 aux demandes de ce groupe qui depuis ces quarante dernières années n'a cherché qu'à obtenir, et qui a obtenu, les plus grandes faveurs. C'est la reconnaissance que le droit d'empêcher de faire du commerce et d'imposer un tarif est un droit naturel appartenant aux industriels des grands centres de ce Dominion. Le Gouvernement met ses propres principes au rancart et il veut faire porter à une commission, qui n'a aucun contact avec la population, la responsabilité des impôts injustes. On dira peut-être que cela dépendra grandement, quant aux résultats à attendre, du personnel dont cette commission sera constituée. Monsieur l'Orateur, je ne reconnais pas au Gouvernement, quel qu'il soit, le droit de nommer une commission formée d'hommes aussi experts et aussi versés soient-ils en matière d'impôts, en vue de décider jusqu'où une partie de la population peut être assujettie à une autre.

Tout cela est pour le salut de cette région industrielle qui s'étend de Montréal à Windsor. Nommer une commission du tarif, c'est tenter d'établir d'une façon permanente un tarif au détriment des agriculteurs de ce pays et de rassembler toute la richesse du pays dans les limites de cette région manufacturière. Si on en vient là je me demande si ce qu'il adviendra des provinces de l'Ouest et des Provinces maritimes quand, grâce à leur force numérique le Québec et l'Ontario, ont l'intention de commander dans ce Dominion? Que peut-on attendre si ce n'est l'anéantissement de la confédération, si on persiste dans cette voie? En nommant une commission du tarif le Gouvernement n'a d'autre espoir que d'éluder sa responsabilité en matière de tarif. Je déclare, monsieur l'Orateur, que seul ce Parlement a le pouvoir de s'occuper de cette question. Nommer une telle commission c'est avouer qu'au pays il existe un groupe avec le droit de faire payer tribut au cultivateur et à l'ouvrier, comme s'ils ne faisaient pas partie de cet état en commun. Nommer une commission du tarif c'est la façon d'agir toute naturelle d'un gouvernement reconnaissant qu'un groupe à droit à des faveurs particulières. J'ai la conviction que le parti libéral s'est engagé dans cette politique depuis la revision faite du tarif en 1897. Cette commission eut pu être nommée et le peuple l'eut reconnue si le Gouvernement, au cours de ces quatre années, avait donné l'assurance au pays qu'elle avait mission d'exécuter les articles de son programme. Mais dans l'état de choses actuel ce n'est pas possible. La pensée prépondérante de ce projet semble être d'éloigner autant que possible le Gouvernement du peuple. Avec une commission du tarif on avait l'espoir d'élargir la rupture, mais à moins que le peuple de ce pays en soit rendu à ne plus rien comprendre de la politique, le Gouvernement peut abandonner tout espoir de se soustraire à sa responsabilité. Cela et son projet de laisser prendre la place du cultivateur et de l'ouvrier intelligent à l'immigrant inapte et sans instruction, voilà, à ce qu'il me semble, toute la politique du Gouvernement. Ce Gouvernement vient de se déclarer lui-même le chef du grand communisme de la richesse.

Pour montrer quelques-unes des méthodes employées par les autorités chargées d'appliquer le tarif, je retiendrai la Chambre un peu plus longtemps. Je tiens à indiquer combien la loi du tarif est mise complètement de côté. Le public a toujours eu l'impression qu'il sait quels droits il a à payer par le classement des effets et le taux imposé, tel que stipulé dans la loi du Tarif de 1907, mise à jour par divers décrets en conseil. Mais le fait est qu'il ne le sait pas. Intervient ici la loi des douanes qui définit le mode d'évaluation de l'article imposable et la méthode suivie par les estimateurs pour définir la condition de l'importateur, chose dont aucun gouvernement n'a le droit de tenir compte. On peut affirmer sans crainte que pour chaque dollar perçu des grands importateurs, le consommateur doit payer le double ou plus pour les mêmes articles importés et la même quantité. Pour mettre ce point en lumière, je prendrai pour exemple n'importe quel ustensile ordinaire de maison, de préférence de la quincaillerie de cuisine qui semble se prêter particulièrement bien à cette manipulation. J'exposerai la condition de l'acheteur, l'escompte alloué, le taux du droit, la valeur imposable, et la taxe des ventes sur ces articles, tels que payés par les diverses catégories d'importateurs. La cote pour tous est $100. Pour le petit marchand, il y a un escompte de 50 p. 100, plus 15 et 5 p. 100; le taux du droit est 30 p. 100; la valeur imposable devient alors $40.38, le droit, $12.11, la taxe des ventes, $3.14; le déboursé total pour cet importateur serait $55.63. Pour le grand marchand, il y a un escompte de 50 p. 100, plus 15 et 10; la valeur imposable est $38.25; le droit lui-même, $11.47, la taxe des ventes, $2.98, soit un déboursé total de $52.70. Pour le magasin à rayons, le prix de revient en tout à $49.71. Pour le commissionnaire, il y a un escompte de 50 p. 100, plus 15 et 20; la valeur imposable en ce cas est $34.01, le droit, $10.20, la taxe des ventes, $2.65, soit un total de $46.86. Maintenant, au consommateur, aucun escompte spécial n'est accordé pour fins de douane. Peu importe la quantité ou la catégorie de produits. La valeur imposable est donc $100; le droit lui-même s'élève à $30, la taxe des ventes à $7.50, soit un total de $137.80 pour un effet que les autres obtiennent pour une somme variant de $46 à $55. Ce sont les articles 40 et 41 de la loi des Douanes, ainsi conçus, qui régissent ces fortes divergences dans la valeur imposable, pour le même article acheté en quantités diverses par les marchands et les consommateurs:

Article 40. Lorsqu'il est imposé un droit *ad valorem* sur des effets importés au Canada, leur valeur imposable est la juste valeur marchande de ces effets lorsqu'ils sont vendus pour la consommation intérieure sur les principaux marchés du pays d'où ils ont été exportés directement et à l'époque de leur exportation directe au Canada.

Voici l'article 41:

Cette valeur marchande est la juste valeur marchande de ces effets dans l'acception commerciale usuel et ordinaire.

A mon sens, cette dernière phrase confère l'autorité voulue pour classer les divers

citoyens. Dans le premier cas, le fabricant reçoit toute la protection qu'il demande, à savoir, 30 p. 100 contre le grand importateur, et contre le contribuable qui paye l'impôt, le consommateur, environ 90 p. 100. Dans le second cas, la situation est encore plus révoltante: la protection accordée au fabricant dépasse un peu 150 p. 100. Je modifierais ainsi le texte des articles 40 et 41:

Chaque fois qu'un droit est imposé sur des effets importés au Canada, la valeur imposable sera la juste valeur marchande de ces effets lorsqu'ils sont vendus pour la consommation intérieure, par le fabricant de ces effets, en quantités, tenant compte du maximum d'escompte alloué par le fabricant sur les marchés d'où ces effets ont été exportés directement au Canada, et à la date de l'exportation.

La valeur imposable des effets, quand elle est sujette à n'importe quel droit *advalorem*, et quand ils sont importés dans d'autres conditions que dans celles dont l'article précédent donne la définition, sera la juste valeur marchande de ces effets tels qu'ils sont vendus primitivement, dans les principaux marchés du pays d'où l'expédition s'est faite directement au Canada.

Puis l'article 41 suivrait, restreignant davantage l'opération en termes du commerce. Je crois au libre-échange, monsieur l'Orateur, mais s'il nous faut un tarif, débarrassons-nous coûte que coûte de ces injustices, telle que le classement des contribuables dans l'application de la loi. Le Gouvernement n'a pas le droit d'établir de distinctions entre tel et tel citoyen. Ce n'est pas là de l'administration; j'appellerais ça du brigandage. Si tous les citoyens et c'est ici que la principale objection surgit—étaient sur un pied d'égalité aux yeux de la loi, la chaîne des privilèges, dont le politicien constitue la majeure partie, serait joliment en pièces. J'ai lieu de croire que même les membres du cabinet ou plusieurs d'entre eux ne sont pas aujourd'hui au courant des méthodes employées pour tondre le prolétariat de ce Dominion. L'honorable député de Nanaïmo (M. Dickie), portant la parole, l'autre jour, s'est presque apitoyé sur les membres dévoyés du parti progressiste touchant leur plaidoyer en faveur du libre-échange, mais j'ose dire qu'il ne conçoit pas lui-même du tout jusqu'à quel point la classe privilégiée de ce Dominion jouit de protection. Plusieurs de ces gens protégés le sont de fait contre les importations faites par les consommateurs, jusqu'à concurrence d'environ 150 p. 100. Je le demande, monsieur l'Orateur, est-il étonnant que dans ces conditions nos jeunes gens et nos jeunes femmes s'en aillent aux Etats-Unis, pays protectionniste, il est vrai, mais dont les lois ne dénotent pas la rigueur qui caractérisent celles du Canada?

Durant l'année 1924 la moyenne des droits par tête, au Canada, a été $14.65; durant la même année, aux Etats-Unis, elle a été $4.86. Ces chiffres sont tirés de l'Annuaire du Canada, et aussi d'un rapport de la Trésorerie américaine. L'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a dit que le tarif américain était environ trois fois plus élevé que le nôtre, mais c'est tout le contraire. En 1924, on a perçu $135,122,345 en droits de douane, mais pour avoir cette somme, la nation a dû payer deux fois et demi ou trois fois plus. Cette somme a été perçue sur des importations évaluées à 640 millions, mais les articles fabriqués et employés au pays représentaient 1,608 millions, soit à peu près trois fois la valeur de ce qui avait été importé. Cela veut dire que le tarif douanier a coûté aux Canadiens, l'an dernier, environ 391 millions, dont 135 seulement sont allés dans la caisse de l'Etat. Plus de 256 millions ont été empochés par la classe privilégiée, sans que le peuple ait eu quoi que ce soit en retour.

Sir Richard Cartwright avait calculé que les treize premières années de protection à outrance, c'est-à-dire à partir de 1879 jusqu'en 1893, date à laquelle eut lieu la grande convention libérale à Ottawa, avaient coûté un milliard aux consommateurs, sans que ceux-ci aient eu la moindre compensation. Pendant la plus grande partie de cette période, le Canada n'avait que quatre millions d'habitants.

L'industrie au Canada n'a pas besoin de s'appuyer comme elle le fait sur l'agriculture; elle est parfaitement capable de porter son propre fardeau. Hier, je voyais une réclame de la Brantford Cordage Company qui est très significative, considérant les cris de perdu que pousse le parti conservateur à la Chambre. Cette compagnie admet elle-même qu'elle est la plus grosse maison du genre dans l'empire britannique. Voici ce que dit la réclame:

La Brantford Cordage Company est une vieille maison qui a commencé ses opérations en 1901. La compagnie possède maintenant trois usines qui couvrent une superficie de sept acres et demi à Brantford. En janvier dernier, elle a ouvert sa troisième usine qui est dotée du matériel le plus moderne et qui augmente sa capacité de rendement de 50 p. 100. Son commerce s'est étendu progressivement, si bien que, aujourd'hui, c'est la plus grande fabrique de ficelle d'engerbage de l'empire britannique.

Tout le monde sait que la ficelle d'engerbage entre au Canada en franchise. Cette réclame que j'ai citée se rapporte à une émission d'actions à 8 p. 100. Elle est d'autant plus intéressante que nos manufacturiers se plaignent de ne pouvoir subsister sans l'aide des autres industries. Or, en voilà une qui se supporte elle-même et même qui marche très bien, malgré qu'elle ait à souffrir de la cherté du coût de production due à ce qu'il en coûte cher pour vivre dans un pays protégé.

En terminant, je dirai qu'il y a une chose à faire. Lorsque l'honorable M. Fielding a présenté son premier budget à ce Parlement-ci, il a bien fait remarquer qu'on chercherait à ob-

tenir la réciprocité avec les Etats-Unis. Je me demande ce que le Gouvernement a bien à nous dire au sujet de ce qu'il a fait depuis trois ans pour établir cette convention qui ferait tant de bien à tout le pays. Le débouché naturel pour notre bétail, ce sont les Etats-Unis. Ils ont là-bas les moyens de finir d'engraisser le bétail, ce que nous ne pourrions faire nulle part au Canada à cause du climat et de l'irrégularité des pluies dans la plupart de nos régions agricoles. Dans les états centraux où l'on cultive tant de maïs, on a toujours une grande provision de grain pour finir l'engraissement du bétail. Ils ont besoin de nos animaux mi-gras qu'on peut élever facilement et avantageusement dans l'ouest du Canada avec le gros fourrage qu'on trouve toujours dans les régions à grain. J'estime, monsieur l'Orateur, que l'on devrait tout tenter pour rendre le commerce aussi libre que possible avec nos voisins du sud. Rien ne sert de parler comme le font nos collègues de l'opposition et de mettre un embargo sur l'exportation de tout ce que nous avons à vendre. On a eu beaucoup de ces restrictions dans le passé. Si nous voulons que le Canada soit prospère, faisons en sorte qu'on puisse commercer le plus librement possible avec tous les pays. Tout en désirant avoir le libre-échange dans l'empire, nous savons que notre avenir dépend beaucoup de nos voisins du sud.

Je crois qu'un des moyens d'atteindre cet objectif, serait de nommer un représentant de notre gouvernement à Washington. J'en souligne la nécessité au Gouvernement de même que la nécessité de ne rien faire de nature à créer le désaccord ou l'animosité entre le Canada et le pays voisin qui sera le meilleur débouché pour nos produits agricoles.

Je rappellerai au Gouvernement que son propre programme électoral est un contrat qu'il a violé jusqu'ici. Le budget d'aujourd'hui est une violation de ses propres principes. Je ne peux comprendre l'attitude de ces gens qui croient qu'un engagement conclu loyalement et en toute sincérité peut être avantageusement violé sans aucune raison et dans n'importe quelle circonstance par ceux qui l'ont pris.

(Sur proposition de M. Milne, la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

La séance est levée à une heure, mardi matin.

Mardi, 28 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE RAPPORT

M. MACKINNON dépose le troisième rapport du comité permanent des bills d'intérêt privé.

PENSION DU VIEIL AGE

M. FORTIER: J'ai l'honneur, monsieur l'Orateur, de déposer une requête du conseil du canton Marchand demandant une loi créant des pensions du vieil âge.

1re LECTURE

D'un projet de loi tendant à abroger la loi des secours de guerre, 1917.

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat) demande à déposer un projet de loi (bill n° 47) tendant à abroger la loi de 1917 sur les secours de guerre.

Il dit: La loi de 1917 sur les secours de guerre, obligeait toutes les associations recueillant des fonds pour les œuvres de guerre à se munir d'un permis et à faire rapport tous les six mois au secrétariat d'Etat, des contributions reçues, de leur emploi et des œuvres accomplis. Elle prescrivait aussi la tenue d'un registre de toutes ces associations. Durant la guerre 846 associations de cette nature obtinrent de ces permis, et depuis la guerre 671 sont disparus des registres et ont cessé d'exister. Il reste 143 chapitres de l'ordre impérial des Filles de l'Empire et ce sont pour ainsi dire les seules qui existent en vertu du système des permis. L'on a cru à propos d'abroger cette loi, nous croyons que le permis n'est plus nécessaire et qu'il est devenu un ennui pour les femmes qui font partie de ces associations. Les fonctionnaires du département m'ont avisé que cette loi n'était plus nécessaire.

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

MINEURS ET OUVRIERS D'ACIERIES

M. GARLAND (Bow-River): Le Gouvernement sait-il qu'il s'est organisé récemment un comité national de secours pour les mineurs de la Nouvelle-Ecosse? Dans l'affirmative, le Gouvernement songerait-il à aider financièrement cette organisation?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Tous les honorables députés apprendront sans doute avec plaisir qu'il s'est créé une organisation nationale dans le but mentionné et souhaiteront le succès de cette œuvre. Je ne vois pas, cependant, que la formation d'une telle organisation puisse changer en rien l'attitude que le Gouvernement a adoptée à ce sujet dès les débuts.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre

à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. MILNE: Monsieur l'Orateur, au début de mes remarques, je ne puis m'empêcher de souligner le changement qui s'est produit dans certaines sections de cette Chambre au cours des deux ou trois dernières sessions. Si les tableaux que l'on a faits de la calamité qui a frappé le Canada et les scènes ravissantes que l'on a décrites des conditions qui existent aujourd'hui aux Etats-Unis et en France donnent la mesure du patriotisme de chacun, je crois, alors, que les progressistes sont entièrement exonérés de tout reproche pour tout discours antipatriotique prononcé en tout temps. Nos amis conservateurs ont certainement tracé un triste tableau de la situation actuelle au Canada; d'un autre côté, le Gouvernement et ses partisans ont tenté de nous convaincre que les membres de l'opposition officielle sont dans une erreur profonde et que tout va pour le mieux. Je ne veux pas croire que la situation soit aussi mauvaise que la dépeignent nos amis conservateurs; d'un autre côté, je regrette de ne pas la voir aussi rose ni aussi satisfaisante que le Gouvernement et ses amis la montrent. Sachant que l'agriculture est l'industrie fondamentale du Dominion, je me rends parfaitement compte que les autres industries ne peuvent pas être plus prospères que cette industrie fondamentale. Je connais la situation de nos régions agricoles et c'est ce qui m'oblige à conclure que les choses ne vont pas aussi bien que nous l'aimerions. Il n'y a aucun doute que plusieurs de nos citoyens ne quittent le pays pour les Etats-Unis et que le fardeau de nos taxes ne soit trop élevé. La grande difficulté, c'est que nous ne pouvons vendre nos denrées avec profit.

Le gouvernement actuel ne saurait être tenu responsable de toutes les causes de cette situation peu satisfaisante. Il n'y a pas de doute que la situation mondiale n'ait eu une influence considérable sur la dépression que nous constatons aujourd'hui. D'un autre côté, on ne doit pas oublier que, dans le passé, on a fait preuve de beaucoup d'optimisme aveugle dans l'administration de nos affaires nationales et que, de plus, depuis trente ou quarante ans, notre manière d'administrer nos finances a été défectueuse. En parlant d'optimisme aveugle, je veux dire que nos chemins de fer ont été construits cinquante ans avant que le besoin s'en fît sentir et qu'un grand nombre de nos édifices publics ont été érigés d'une façon coûteuse et dépassant de beaucoup nos besoins. Ces dépenses énormes, qui n'ont jamais été justifiées, imposent aujourd'hui à nos citoyens un fardeau extrêmement lourd qui devra être supporté durant plusieurs générations. Nous avons entendu parler beaucoup de notre énorme dette nationale de $2,400,000,000. Depuis 1911, cette dette a augmenté de 500 p. 100. Une grande partie de cette augmentation a été attribuée à nos dépenses de guerre et au coût de la démobilisation. Mais en déduisant les sommes payées de ce chef, nous trouvons qu'il y a encore augmentation de plus de 135 p. 100 depuis 1911. Les dépenses de l'administration ont augmenté de $122,681,000 qu'elles étaient en 1911 à $344,221,000 en 1923, soit un accroissement de 173 p. 100 à peu près.

Tandis que cette montagne de dettes se formait, qu'avons-nous fait pour en assurer le paiement? Il est vrai que notre population a augmenté de 7,206,643 qu'elle était en 1911 à environ 9,082,000 en 1924, soit une augmentation d'environ 25 p. 100. Depuis 1867, notre dette nationale n'a été réduite que neuf fois, ces réductions s'élevant en tout à moins de 80 millions. On n'a pas essayé d'établir un fonds d'amortissement pour rembourser les obligations à l'échéance ni de tenir compte de la dépréciation ou de quelque chose de la sorte. Depuis l'établissement de la Confédération, nous avons suivi la politique insensée d'emprunter de l'argent pour payer l'intérêt sur notre dette. Nous savons très bien qu'une maison d'affaires adoptant une pratique aussi mauvaise ferait faillite avant longtemps.

Pendant que nous poursuivions cette politique financière insensée, qu'est-il arrivé à nos ressources naturelles? Nos fermes ont perdu leur fertilité: nous avons eu à enrayer divers fléaux; maladies des plantes, insectes nuisibles, mauvaises herbes, et cela va augmenter énormément les frais de production. Que fait-on de nos forêts? De grandes superficies ont été complètement anéanties. Je veux surtout parler des forêts des provinces de l'Ouest. Le pays a subi cette perte pour permettre à quelques individus influents de devenir immensément riches. Qu'est-il résulté de cet épuisement? Je pourrais montrer aux honorables députés certains territoires des provinces de l'Ouest dont les Prairies étaient autrefois arrosées par des cours d'eau ayant leur source dans les forêts. Aujourd'hui, ces cours d'eau ne coulent que très peu de temps, le printemps; plusieurs régions sont ainsi privées d'un approvisionnement d'eau régulier.

M. ARTHURS: L'honorable député, j'en suis sûr, dit des choses très intéressantes, mais ici, dans cette partie de la salle, nous sommes incapables de l'entendre.

M. l'ORATEUR: Je ferai remarquer aux honorables députés qu'il y a tellement de con-

versations privées dans la salle que j'entends moi-même difficilement ce que dit l'honorable député.

M. MILNE: Je vais m'efforcer de me faire entendre des honorables députés, mais je crains qu'il ne me soit impossible de couvrir le bruit des conversations.

Je parlais des cours d'eau taris par le déboisement des forêts dans certaines régions de nos Prairies. On nous informe aussi, et nous le croyons, que la présence des forêts a une influence importante sur la quantité de pluie. Le déboisement de nos forêts, dans les régions des Prairies, a fait diminuer la pluie, chose dont les provinces des Prairies ont énormément besoin.

Qu'est-il arrivé de nos mines? On nous informe que certaines de nos mines ont été tellement exploitées qu'il est maintenant nécessaire d'aller à plusieurs milles sous la mer pour avoir du charbon, ce qui en augmente le prix sur le carreau. Je puis dire dès maintenant que je suis décidément opposé au relèvement du droit sur le charbon. Je n'admire pas le régime des indemnités de chômage, mais je préférerais accorder l'aumône aux mineurs si je savais que ces secours leur parviendront directement, que de la donner à une compagnie qui domine toute la situation, car rien n'assure que les ouvriers de notre pays profiteront de la protection accordée.

M. LOGAN: L'honorable député sait-il qu'un grand nombre de compagnies indépendantes exploitent des houillères au Canada?

M. MILNE: Oui, en effet, mais ce que je dis de l'une s'applique à toutes. Qu'est-il arrivé aux pêcheries? Un grand nombre de lacs de toutes les parties du Dominion ont été vidés de poisson. On entendait parler autrefois de merveilleuses pêches au saumon dans les rivières de la Colombie-Anglaise; mais aujourd'hui, si je ne me trompe, plusieurs des anciennes conserveries de cette province ont dû fermer leurs portes à cause du manque de poisson. Il est absolument nécessaire que l'on dépense, dans un avenir rapproché, de grandes sommes d'argent pour repeupler ces rivières afin de permettre à cette industrie de se maintenir.

M. LOGAN: Pourquoi maintenir l'industrie de la pêche si vous ne voulez pas maintenir celle de la houille? On a travaillé dans les houillères dont je parle, de un à trois jours par semaine depuis trois ans et demi. Allons-nous accorder des secours à l'industrie de la pêche et non aux houillères?

M. MILNE: Cette question arrive très à propos, je suppose, surtout pour ceux qui ont des intérêts dans les houillères. On ne peut fabriquer le charbon. Suggérer de repeupler les rivières et les lacs du Canada ne comporte pas l'adoption d'une nouvelle politique; on considère cette méthode recommandable et je ne doute aucunement que l'on ne doive à l'avenir y recourir plus que dans le passé.

Quand je dis que nos ressources naturelles sont appauvries, je ne veux pas dire qu'elles sont pratiquement épuisées ni, en aucune façon, annihilées. Nous avons encore des ressources naturelles illimitées; mais celles que l'on pouvait facilement atteindre, monsieur l'Orateur sont pour ainsi dire disparues, et le coût de production de ces industries fondamentales a augmenté de beaucoup. Ce qui est le plus regrettable c'est que, au lieu d'imposer des restrictions quand on exploitait ces ressources facilement accessibles, on n'a rien fait en ce sens et nos obligations augmentaient sans cesse tandis que les ressources s'appauvrissaient.

Il me semble que nous avons croupi assez longtemps dans les difficultés financières; que nous devrions changer de direction et chercher à atteindre un terrain solide. L'état de choses dont je parle s'est produit alors que nous avions le régime désuet de la protection. La politique en matière de tarif douanier a très peu varié en notre pays pendant toutes les années au sujet desquelles j'ai pu obtenir des renseignements. De 1915 à ces quelques dernières années, la moyenne des droits d'entrée sur toutes nos importations était de 26.1 p. 100; aujourd'hui elle est d'environ 22.3 p. 100. De fait, il y a quelques années, elle était seulement de 20.5, de sorte qu'il semble y avoir eu une légère augmentation pendant les deux ou trois dernières années. Mais je ne pense pas que ces fluctuations minimes soient dues à un changement de politique; celle-ci, que je sache, est pour ainsi dire la même. Quand un parti détenait le pouvoir, l'autre réclamait des réductions de droits; mais quand ceux qui étaient dans l'opposition prirent les rênes du pouvoir, l'autre groupe s'engagea immédiatement dans la même voie. Mon expérience m'a appris que le parti libéral et le parti conservateur sont tous deux protectionnistes. Certains tentent de s'enrôler sous la bannière du tarif modéré; mais ils ont beaucoup de peine à s'y maintenir et encore plus à convaincre le public de leur sincérité.

Quelques mots au sujet de l'agriculture et de l'état des fermiers; je traite ce sujet parce que, pendant toute ma vie, j'ai été parfaitement au courant de cet état. A ce propos, il se peut que je ne suive pas la méthode que l'on suit à l'ordinaire dans l'Est, car j'ai cru m'apercevoir que la plupart des gens de cette partie du pays parlent de l'état de l'agriculture avec très peu de connaissance. L'agriculture est

l'une des plus importantes industries du pays. C'est notre industrie fondamentale; l'on n'a pas, de nos jours, à chercher bien loin des preuves décisives de cette affirmation. Pendant les vacances de Pâques, je voyageai un peu dans le pays et chaque homme d'affaires avec qui je causai de la situation me dit: "Oh! si la récolte de l'Ouest est bonne cette année, tout ira bien; nous nous acheminerons alors à grands pas vers le succès". J'ai entendu ces paroles, je ne sais combien de fois, mais au moins une douzaine de fois durant les six derniers mois. Cela me convainc plus que jamais de l'importance vitale de l'agriculture en notre pays. Nos amis de la droite ministérielle ne semblent pas se préoccuper beaucoup de l'agriculture cette année; du moins si l'on en juge par les propositions budgétaires; mais certains des fonctionnaires du Gouvernement semblent se rendre compte de son importance. Je lis un passage des Conseils pour la saison, n° 31, mars 1925:

La prospérité du Canada repose principalement sur son agriculture, et la prospérité agricole dépend à son tour de la possibilité de satisfaire les marchés locaux, tout en produisant un gros surplus de produits de qualité supérieure pour l'exportation. A moins que nous ne produisions ce surplus à prix suffisamment faible pour concurrencer d'autres pays exportateurs, alors notre commerce d'exportation, et, en fait, notre prospérité agricole en souffriront et pourront même disparaître.

Et j'ajouterai, qu'une fois notre agriculture ruinée il ne restera pas grand espoir de prospérité pour le Canada.

L'agriculture tient le premier rang dans notre commerce d'exportation. En comptant nos produits agricoles bruts, partiellement ou totalement manufacturés le total de l'exportation s'élève à $527,807,628; celui des produits tirés de la forêt est de $273,603,598; celui des produits du sous-sol, des produits minéraux, $170,686,286 et les pêcheries nous ont rapporté $30,988,812. C'est là, selon moi, un motif suffisant pour donner toute notre attention à l'agriculture, et c'est à parler de ce sujet que je voudrais consacrer une partie de mon discours.

Qu'est-ce que représentent les cultivateurs au Canada? La valeur totale de leurs récoltes de grande culture s'est élevée de $899,834,000 qu'elle était en 1923 à $995,234,000 en 1924. Le total de notre production de beurre qui était de 126,834,000 livres en 1923 a atteint en 1924 un total de 182,287,000. La production du fromage accuse une diminution légère. Pour ce qui est du bétail je n'en indiquerai pas le nombre de têtes car cela comporterait trop de chiffres; je me contenterai de signaler la valeur totale. En 1923 elle était de $613,260,000 et de $641,-144,000 en 1924. Il y a bien là une augmentation et pourtant les prix furent moindres qu'en 1923. On constate de même une augmentation sensible dans l'élevage des volailles.

Qu'on me pardonne de parler du Manitoba en particulier; je tiens à le faire parce qu'on reproche toujours aux gens de l'Ouest de n'être que des "mineurs de blé"; c'est ainsi qu'on parle toujours de nous dans l'Est. Pour donner une idée de la production manitobaine je n'ai qu'à citer des chiffres. La valeur totale des récoltes de plein champ au Manitoba atteignait en 1924, $136,000,000. La proportion du blé dans ces récoltes s'évalue à $55,296,000. Les autres récoltes de plein champ de cette province se répartissent comme suit: maïs fourrager, $2,070,000; pommes de terres, $2,-063,000; foin et trèfle, $5,320,000; navets et betteraves fourragères, $549,620; luzerne, $206,-000. Quant aux céréales il y a de l'avoine pour environ $33,250,000; l'orge pour $28,500,000, le seigle pour $6,000,000 et le lin pour $6,500,000.

Le cheptel du Manitoba s'est accru de 691,-000 têtes qu'il était en 1923 à 710,000 en 1924. Le nombre des moutons a augmenté de 93,000 à 95,000; celui des porcs de 291,000 à 425,000 et celui des volailles de 3,289,000 à 3,693,000. De 10,730,000 livres qu'elle était la production du beurre a atteint 12,632,000 livres; pour le fromage la production a augmenté de 231,000 livres à 500,000; pour le miel la production totale représentait 66,047 livres en 1920 et en 1924 elle s'élevait à 1,302,000 livres.

M. PUTNAM: Qu'est-ce que représente son grain dans l'ensemble?

M. MILNE: Notre récolte de blé est évaluée à $55,296,000. Cela répond-il à votre question?

M. PUTNAM: Cela représente-t-il tous les grains, l'avoine et l'orge?

M. MILNE: Non, seulement notre récolte de blé. La valeur de l'avoine récoltée s'élève à $33,250,000, celle de l'orge à $28,500,000, celle du seigle à $5,750,000, enfin celle du lin à $6,500,000.

M. PUTNAM: Quelle a été la production du sarrasin?

M. MILNE: Je n'ai pas de renseignement là-dessus.

M. GARLAND: Etait-ce la valeur de l'exportation?

M. MILNE: Je ne saurais dire. Je n'ai cité ces chiffres que pour démontrer à la Chambre que le Manitoba n'est pas une province de "mineurs de blé", comme on le pense généralement. Le cultivateur manitobain fait de l'élevage et s'adonne à l'industrie laitière; à la vérité il exploite tous les domaines de l'agriculture qui peuvent l'être en ce pays, et à l'exception des fruits, sa production est aussi considérable que celle d'aucune autre partie du pays.

Maintenant les agriculteurs s'y entendent-ils en agriculture, ou s'adonnent-ils à une profession à laquelle ils n'entendent rien? S'il fallait en croire ce que l'on entend dire parfois, on serait porté à croire que nous ne connaissons pas grand'chose à notre affaire, mais je tiens à signaler à la députation le nombre de récompenses remportées par le Canada, au cours des derniers trois ans, à l'International Fair. En 1922, notre pays à gagné à Chicago, à l'exposition internationale du bétail, 30 premiers prix, 20 deuxièmes, et 26 troisièmes; en 1923, 42 premiers prix, 40 deuxièmes, et 32 troisièmes; en 1924, 68 premiers, 47 deuxièmes et 35 troisièmes. Je vous le demande, monsieur l'Orateur, le cultivateur canadien connaît-il quelque chose de son affaire? Ces chiffres, selon moi, donnent une réponse sans réplique à cette question. Les cultivateurs du Canada savent faire donner un beau rendement à l'agriculture et leurs produits sont de qualité supérieure. Mais ils ne le font pas sans un effort considérable. Nombreux sont les cultivateurs dont les mains sont devenues calleuses, dont la taille s'est voûté à accomplir cette besogne, et ne se redressera jamais. Il y a plusieurs femmes que je plains sur nos terres canadiennes. Je préférerais ne pas dire ce que je vais exposer, mais, tant que ces choses ne seront pas connues, nous ne pourrons jamais résoudre nos problèmes. Voici la situation. Je puis conduire les honorables députés à plusieurs terres où les femmes traient tous les jours sept ou huit vaches, donnent à manger aux veaux et élèvent de cent à cent cinquante volailles. En outre, elles élèvent une famille et vaquent aux soins du ménage. Qu'obtiennent ces femmes en retour? La femme de l'agriculteur travaille soir et matin, tous les jours de la semaine, à cœur d'année. Mais désire-t-elle acheter une laveuse électrique pour alléger la besogne domestique, elle doit payer un droit de 30 p. 100. Le taux est 25 ou 35 p. 100, je crois. Si elle veut échanger son beurre ou ses œufs contre une paire de bottines ou des sous-vêtements de laine pour ses enfants, on lui impose une taxe de 25 à 30 p. 100. Mais, de plus, quand cette femme a rempli sa boîte de crème de cinq gallons et l'a portée à la beurrerie, le Gouvernement perçoit une taxe de 2c. sur le pauvre petit chèque de $2.50 ou $3, probablement, qu'elle touche en retour de sa crème. A mon avis, quand nous examinons les faits en ce pays, nous constatons un état de choses vraiment honteux. Le chèque de deux ou trois dollars que la fermière reçoit pour sa crème est imposé, tandis qu'un chèque de trois ou quatre mille dollars l'est moins, relativement parlant. A mes yeux, certes, ce timbre de 2c. sur un chèque de $2 ou $2.50 est...

[M. Milne.]

M. FORKE: C'est le dernier fétu.

M. MILNE: Oui, le dernier fétu. Et quelle compensation lui offre-t-on? Des pamplemousses à meilleur marché pour déjeuner. En résumé, voilà ce que les cultivateurs, grands travailleurs, retirent du budget actuel: un impôt additionnel de 2c. sur leur crème et un dégrèvement sur les pamplemouses. Mais il est peut-être préférable de tirer au clair ce que j'avance. Je suppose qu'il y a des gens dans l'Est qui consomment des pamplemouses tous les matins au déjeuner, mais ce n'est pas un aliment ordinaire du déjeuner de l'agriculteur. Pas un sur cinq cents, je pense, ne mange jamais des pamplemouses au déjeuner.

M. FORKE: Du gruau.

M. MILNE: Son déjeuner comprend surtout du gruau d'avoine. Les cultivateurs font leur part et la font volontiers; il n'est pas un cultivateur respectable dans le pays entier qui ne soit disposé à la faire. Toute règle a ses exceptions, mais en général, voilà ce qu'on peut affirmer des agriculteurs canadiens. Vous me direz peut-être que les cultivateurs dans l'ouest canadien et même dans le vieil Ontario ont retiré des bénéfices de la culture, et donc que mon argument porte tout à fait à faux. A ce sujet, je veux parler du changement survenu dans la situation agricole. Je ne traiterai pas de l'Ontario en particulier, parce que l'Ontario a subi l'état de choses dont je parle il y a plusieurs années, et que la situation y est maintenant entièrement différente de ce qu'elle est dans l'Ouest. Ma description s'applique peut-être à des régions de l'Ontario également, mais je vais l'appliquer à l'Ouest, en particulier, parce que la situation là-bas m'est plus familière. Il y a vingt ans, dans l'Ouest, la terre était à bon marché, nous avions des "homesteads" pour rien et nous pouvions acheter de la terre à un prix de $? à $5 l'acre. Aujourd'hui, dans l'Ouest, nous devons payer la terre de $20 à $50 l'acre. Il y a vingt ans, nous avions de grosses récoltes. Nous n'avions pas de difficulté à récolter, par exemple, quarante boisseaux de blé à l'acre, c'était une chose bien fréquente, et si nous n'obtenions pas trente-cinq boisseaux l'acre, nous trouvions la Providence dure à notre égard. Que récoltons-nous aujourd'hui? Quinze ou seize boisseaux l'acre. La décroissance du rendement dépend, comme je l'ai déjà mentionné, de diverses maladies du grain, la rouille, par exemple. Impossible d'estimer combien la rouille a diminué la valeur de notre récolte de grain. Il y a des maladies du grain, des insectes des champs et des mauvaises herbes, toutes choses inconnues il y a vingt ans. Alors aussi, les impôts étaient bas. Je me souviens

que la taxe municipale sur notre vieux "homestead" se montait à $5. Quel en est le montant aujourd'hui? Juste $100. Je connais des domaines de 160 acres dans l'ouest canadien où les agriculteurs les payent $130, et il y a probablement quarante ou cinquante acres seulement en culture sur cent soixante. A cette époque-là, il ne fallait qu'un petit capital à l'agriculteur pour la culture; aujourd'hui il faut beaucoup d'argent et il est nécessaire d'emprunter. La plupart des cultivateurs sont réduits à cette extrémité et sont obligés de payer un taux d'intérêt de 8 à 10 p. 100 sur leurs emprunts. Le combustible, alors, était également à bon marché. Il y avait peu de régions du Manitoba où nous ne pouvions nous le procurer en un jour, en allant au bois. A présent, nous devons acheter du charbon et, pour améliorer les choses, un accroissement d'impôt de 50c. est prélevé sur la houille.

De plus, en ce temps-là, les matériaux de construction étaient bon marché. Les laboureurs pouvaient bâtir leurs granges et autres constructions—et même leurs maisons—en troncs d'arbres qu'ils prenaient sur leurs terres; les habitations ainsi construites étaient solides et confortables pour le temps. On ne peut plus faire cela aujourd'hui. Il faut acheter le bois à $50 ou $60 le mille pieds pour se bâtir.

En ce qui concerne l'élevage des bestiaux, on avait à cette époque toute espèce de fourrage. Il était facile de réunir sa provision d'hiver en coupant du foin dans les prairies. Le printemps, on mettait les animaux dehors et ils trouvaient leur vie en broutant dans les environs, sans que cela coûte rien. Mais aujourd'hui ce n'est plus la même chose. Il faut garder ses animaux chez soi, sur son terrain, évalué à $30 ou $40 l'acre, et l'on doit cultiver le foin dont on a besoin. Voilà les conditions nouvelles auxquelles il faut se conformer; c'est bien différent de celles qui existaient il y a vingt ans. Alors, je le confesse, le cultivateur a pu supporter des charges supplémentaires sans trop s'en apercevoir. Mais en ce moment les frais d'exploitation sont considérables et il a peine à les acquitter. Je n'en fais pas porter la faute au gouvernement actuel; mais je soutiens que les conditions nouvelles ne peuvent être améliorées que par un sérieux effort de volonté.

Je rends hommage à l'œuvre de la presse; néanmoins, il faut bien convenir qu'elle ne peut nous être d'un grand secours tant que les journalistes écriront sous la dictée de ceux qui achètent leurs services. Je ne dirai rien des autres organisations. Elles sont beaucoup plus nombreuses dans les régions industrielles que dans l'Ouest; cependant, nous faisons appel à tout le monde pour résoudre les problèmes qui nous embarrassent.

Aide-toi, le ciel t'aidera. On ne saurait améliorer la situation de l'agriculture en l'absence d'une population paysanne avertie et prudente, et je soutiens que notre classe agricole possède ces qualités. Il faudrait adopter de meilleures méthodes de culture et se déclarer prêt à coopérer avec le reste du pays pour servir l'intérêt général. Hors de là il n'y a pas de prospérité possible. Dans une famille aucun membre ne doit attirer à lui tous les avantages. C'est l'affaire du chef de distribuer également les tâches. Si c'est le père qui se réserve tous les bons morceaux, qu'arrive-t-il? Les fils désertent la maison paternelle les uns après les autres. Voilà notre situation aujourd'hui en Canada.

Si les provinces ne sont pas disposées à se traiter avec justice, vous verrez le résultat. Celles qui auront à souffrir protesteront. Au lieu de maintenir un régime fiscal qui favorise une partie du pays aux dépens de l'autre, le Gouvernement doit prendre plutôt le contre-pied. Le tarif des douanes est la principale cause de la situation actuelle. On ne peut guère compter sur une augmentation du prix de nos produits, car ce prix est fixé sur les marchés mondiaux. Le Gouvernement ne peut rien faire à ce sujet, certainement pas au moyen d'un système d'impositions. Le seul moyen praticable, c'est l'abaissement du coût de production et cela ne peut s'obtenir qu'en diminuant les frais. Le tarif douanier nous en fournit le moyen. Abaissez le prix des instruments aratoires et des objets de première nécessité et vous aurez rendu possible la réduction du coût de la production.

Le système du crédit financier en Canada ne tient aucun compte des besoins de l'agriculteur. Il n'est pas plus utilisable par celui-ci qu'un appareil à décortiquer la graine de trèfle ne convient pour le dépouillement ou l'égrenage de l'épi de maïs. Un crédit de trois ou quatre mois ne vaut rien au cultivateur. L'agriculture ne s'accommode plus, comme autrefois, d'un prêt hypothécaire remboursable dans trois ou cinq ans. Je n'en dirai pas davantage sur ce sujet, espérant que le ministère va présenter une proposition au cours de cette session. Nous avons passé la session précédente à espérer le dépôt d'un tel projet; faudra-t-il encore passer celle-ci dans l'espérance? Je note le fait pour engager le Gouvernement à agir. Nombreux sont les agriculteurs qui contractent des hypothèques à 8, 9 et 10 p. 100 d'intérêt. Plusieurs vous diront qu'ils ont pu acquitter l'intérêt dû cette année mais n'ont pas commencé à amortir la dette. Au taux de l'intérêt qu'on leur

fait payer, ils devraient avoir remboursé capital et intérêt au bout de vingt-cinq ou trente ans. S'ils savaient cela, ils travailleraient avec quelque courage. Mais après avoir payé l'intérêt durant vingt-cinq ou trente ans, ils devront encore la somme empruntée. Il faut faire quelque chose, car, autrement, nombre de cultivateurs deviendront insolvables et quitteront le pays. Nous avons cherché quelque remède à la situation, l'année dernière. Si j'ai bonne mémoire, le comité de la banque et du commerce a demandé que la loi de faillite fût modifiée et certes je préconise de prendre des mesures à cet effet au plus tôt, dès la présente session. Des milliers de cultivateurs quittent le sol canadien dans l'unique but de se débarrasser de leurs dettes. Les créanciers feraient tout aussi bien de conclure un arrangement quelconque afin de libérer ces pauvres gens de leurs dettes, car ils ne retireront jamais un seul sou de leurs créances par d'autres moyens.

Le fait d'obtenir du crédit à meilleur marché tendrait tout naturellement à diminuer le coût de la production agricole.

Le transport constitue un autre problème important qui exige une attention immédiate de notre part. Dès que nous tenons compte du montant qu'il faut déduire du prix de nos produits afin de les faire transporter sur les marchés où ils sont écoulés en dernier lieu, nous constatons l'importance de cette question, surtout pour la classe agricole de l'Ouest qui se trouve si éloignée des ports maritimes. De plus, nous sommes propriétaires d'un réseau national dont une compagnie d'initiative privée s'est déchargée sur nous. Je le déclare, il faut absolument que nous transférions une partie du capital des chemins de fer nationaux au compte de notre dette publique ou à quelque autre compte. Et je ne sais quel autre nom nous pourrions donner à ce compte, si ce n'est celui-ci: "Le compte des maladresses politiques ou des campagnes électorales". J'ai la conviction que le Gouvernement aurait dû ouvrir un compte de cette nature depuis longtemps, s'il avait accompli son devoir envers le peuple canadien. Le lourd fardeau que doit porter le réseau National-Canadien a très peu à faire avec la valeur de ces chemins de fer; voilà pourquoi je dis qu'il faut absolument soulager notre réseau de ce poids. Tant que nous refuserons de prendre des mesures à cet effet, nous serons obligés d'acquitter les intérêts sur les obligations, il n'y a pas le moindre doute quant à cela. Cependant, pour quelle raison faire peser ce lourd fardeau sur l'administration de nos chemins de fer nationaux du moment qu'il est établi qu'aucune compagnie particulière ne serait en mesure de le supporter?

[M. Milne.]

Si le réseau avait été mis en faillite en suivant les procédures ordinaires, la dette ferroviaire aurait été ajoutée à notre dette nationale de sorte qu'elle ne constituerait plus un poids pour les chemins de fer. Je soutiens donc que, du moment que le problème du transport revêt une importance aussi considérable, nous ne saurions nous résoudre à sacrifier notre réseau national ou à permettre qu'il soit obéré de charges injustes exorbitantes.

Quelqu'un a proposé de céder le réseau national à la compagnie du Pacifique-Canadien; c'est une solution qui ne me sourit guère et je verrais d'un très mauvais œil la conclusion d'un pareil marché. Je doute fort qu'il soit pour le plus grand avantage du Dominion du Canada qu'une compagnie aussi puissante obtienne le monopole d'exploiter une entreprise d'utilité publique de l'importance de nos chemins de fer.

La situation actuelle est peut-être la plus propre à assurer une administration satisfaisante. Nous avons d'une part un réseau exploité par une compagnie particulière et de l'autre, un chemin de fer exploité sous le régime de l'étatisme; des résultats satisfaisants devraient être la conséquence d'une pareille situation, si nous avons des moyens d'empêcher les doubles emplois ainsi que les folles dépenses en ce qui regarde le matériel roulant. Nous n'avons pas les moyens de permettre la perpétuation d'une concurrence ruineuse. Il devrait être possible, à mon avis, d'instituer un contrôle quelconque grâce auquel nous pourrions éliminer la duplication du service des trains et diminuer les folles dépenses qu'occasionnent la location de certains bureaux dans de magnifiques édifices, le service des wagons-restaurants, des grands hôtels et des voitures Pullman. Les compagnies de chemin de fer admettent que les hôtels et le service des wagons-restaurants sont exploités à perte; je ne vois donc pas pour quelle raison nous continuerions à donner ces services au public puisque cette exploitation n'est pas profitable. Si les gens qui réclament ces services y tiennent réellement, ils devraient en acquitter le coût. C'est une injustice criante de faire acquitter ces frais par le public qui voyage de jour et apporte son goûter au lieu d'aller manger dans le wagon-restaurant et de coucher dans les hôtels luxueux que maintiennent les compagnies de chemin de fer. Je préconise donc l'adoption de mesures immédiates dans ce sens. La rumeur a circulé l'année dernière que quelque chose serait tenté afin d'amener les administrateurs des chemins de fer à s'entendre. Des réunions ont été tenues et les administrateurs se sont séparés sans avoir rien décidé, que je sache, quant à la

réduction de ces dépenses inutiles. Je le déclare en toute franchise, je doute fort que les administrateurs des chemins de fer tiennent à ce que le public s'ingère dans leurs affaires. Ils ont de bonnes situations et ils disposent de personnels au grand complet pour accomplir le travail; je ne crois donc pas qu'ils soient très pressés d'inviter les représentants du peuple à intervenir dans leurs affaires.

Nous devrions intervenir afin de réglementer les choses autant que faire se peut.

Et s'il est impossible d'exploiter les deux réseaux avec profit sous une administration distincte, grâce à l'adoption de certains règlements, qu'on les ramène de toute nécessité sous une seule direction et que les deux chemins de fer soient exploités sous le régime de la nationalisation.

Nous ne pouvons continuer, sous le régime en vigueur, à perdre 50 millions par année quand nous pourrions économiser une somme annuelle de 100 millions par l'adoption de ce plan, d'après les chiffres qui ont été cités hier.

Je ferai maintenant quelques brèves observations sur le problème de l'établissement des soldats sur des terres qui est d'une importance essentielle aux yeux de la classe agricole de l'Ouest canadien. Je mentionne encore une fois l'Ouest, parce que je suis plus au fait de la situation dans cette partie du pays que dans l'Est; cependant les mêmes remarques pourraient peut-être s'appliquer au nouvel Ontario et aux régions de colonisation des autres provinces. Voici la situation: Après l'établissement des soldats sur la terre, il a fallu construire des écoles et des chemins et faire d'autres travaux nécessaires aux nouveaux colons. Dans la province du Manitoba, plus du quart de ces fermes ont été abandonnées et je connais certaines municipalités dont 60 p. 100 des terres ne sont plus occupées. Quel fardeau pour les autres habitants! Nous sommes obligés de maintenir ces écoles, entretenir les chemins qui passent devant les fermes abandonnées et le reste. Les taxes municipales sur les terrains vacants devraient être acquittées par le Gouvernement. Il y a une objection: on dit que la même chose serait exigée ailleurs. Quant à cela, je remarque un article du rapport de l'auditeur général qui ressemble presque exactement au cas qui nous occupe, à savoir la construction des routes. Si je ne me trompe, la ville de Peterborough a voulu faire réparer par le Gouvernement la rue sur laquelle sont situés quelques-uns des édifices publics et le département a alloué $1,163 à cette fin. On a dit qu'il y avait un précédent à cet égard, bien que l'auditeur général ait contesté cette allégation. La ville de Peterborough a-t-elle plus droit à ce privilège que ma municipalité dont la route s'étend sur un quart de section?

Je me suis efforcé de montrer dans mes observations qu'au lieu d'augmenter le prix des produits agricoles nous devrions diminuer le coût de la production, ce qui n'est possible qu'avec des droits moins élevés sur les instruments de production et les choses nécessaires à la vie. Des crédits moins onéreux et des tarifs de transport moins exorbitants aideraient beaucoup à une production plus économique. Il y a d'autres choses à considérer, et je veux reconnaître à chacun le mérité qui lui revient. Je suis fort aise que le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) soit à son siège parce que je tiens à lui dire que, à mon sens, le département de l'Agriculture fait des travaux de recherches précieux. Cependant, je n'approuve pas tout ce qui s'accomplit sur les fermes expérimentales; on pourrait mieux utiliser ailleurs une bonne partie de l'argent qui leur est consacré. Les travaux des pathologistes pour les maladies tant des plantes que des animaux ont eu d'excellents résultats et nous ne saurions trop les encourager.

Jusqu'à présent, nous avons concentré tous nos efforts à activer la production et c'est très bien, mais il ne faut pas ignorer l'importance de l'écoulement de nos marchandises. Nous payons plus que la moitié du prix de nos produits agricoles pour les faire parvenir au consommateur, c'est-à-dire que les chemins de fer, les commissionnaires, les marchands de gros et les détaillants obtiennent plus que les producteurs. Nous devrions avoir un économiste chargé d'étudier le problème de la distribution et de trouver un système qui nous épargnât beaucoup d'argent. Actuellement, personne ne semble s'intéresser au problème de la distribution économique; tous prennent leur part du gâteau ajoutant ainsi au prix de vente. Le ministère de l'Agriculture pourrait sacrifier quelques-uns de ses travaux en faveur de l'examen d'une méthode moins coûteuse de distribution. Cette méthode ne devrait pas se limiter à l'agriculture, mais aux manufactures. Il est étonnant de comparer les prix des manufacturiers avec ceux des détaillants. Il y a quelque temps, j'ai rencontré l'agent d'une fabrique de pantalons, et j'ai été surpris de voir la différence de ses prix avec ceux que paient les consommateurs. Le manufacturier pourrait donc fort bien étudier ce système économique de l'écoulement de ses marchandises.

Je ne me propose pas de discuter l'amendement au budget. A mon avis il ne compte guère. Mais si nous tenons à améliorer le sort du pays, cessons de nous quereller et enten-

dons-nous pour la solution de notre problème national.

M. CASGRAIN (Texte): Monsieur l'Orateur, le budget est toujours attendu avec une certaine anxiété. Les uns voudraient y voir des restrictions pour les protéger contre la concurrence qui leur est faite, les autres, une plus grande facilité de commerce et des prix plus bas afin de pouvoir se procurer plus facilement les choses nécessaires à leurs occupations respectives; chacun essaie d'obtenir les meilleures conditions de vie facile pour ceux qu'il est chargé de représenter. C'est le devoir du Gouvernement d'écouter toutes les représentations qui lui sont faites, de prêter l'oreille aux justes revendications des députés qui représentent ici, dans la Chambre des communes, les diverses circonscriptions électorales, et, ensuite, de proposer les mesures qu'il croit justes dans l'intérêt de la majorité de la population du pays. C'est pourquoi le budget, quel qu'il soit, ne peut toujours plaire à tout le monde également.

L'an dernier, le Gouvernement avait fait certains changements tarifaires, qui affectaient surtout les instruments de production nécessaires à l'exploitation des ressources naturelles du pays. La classe agricole y trouvait une juste considération, de nature à l'encourager. L'on peut dire que le budget de l'an dernier avait relevé le moral de la classe agricole. Les tories n'en étaient pas satisfaits. Ils disaient que le Gouvernement allait trop loin dans ses réductions du tarif et que c'était de nature à nuire aux meilleurs intérêts du pays. Cette année, le Gouvernement ne touche pas au tarif, mais, cependant, les tories ne sont pas encore contents, et l'on nous dit qu'une grande partie des députés progressistes, qui représentent dans cette Chambre une grande portion des territoires de l'ouest, ne sont pas non plus tout à fait satisfaits. Et cependant, quant à ce qui concerne les tories tout spécialement, le Gouvernement n'a fait autre chose que d'agir comme ils le demandaient l'an dernier, c'est-à-dire de s'arrêter dans l'abaissement du tarif que le Gouvernement avait commencé à effectuer pour protéger les intérêts de la classe agricole. Nous avons atteint, cette année, presque complètement, la stabilité du tarif dont on parlait tant il y a deux ans et que l'opposition réclamait et réclame encore aujourd'hui. C'est l'honorable ministre de la Marine (M. Cardin), je crois, qui disait récemment, à Montréal: "Quoi que nous fassions, nous ne pourrons jamais satisfaire les tories". Et je pourrais ajouter, après lui: quand nous serons dans la vallée de Josaphat, prêts à recevoir notre dernière récompense, il s'en trouvera encore pour critiquer et ne pas être satisfaits, et je suis bien certain que les tories seront du nombre.

Représentant un comté d'agriculteurs et de pêcheurs, comme l'an dernier c'est encore mon devoir, cette année, d'appuyer et de féliciter le Gouvernement, et spécialement l'honorable ministre intérimaire des Finances (M. Robb), pour le budget qu'il nous a présenté. Je crois que tous ceux que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre y trouveront leur profit. La taxe sur l'exportation de l'énergie électrique arrive à son heure et est en parfait accord avec la sage politique de notre gouvernement provincial de Québec. La réduction des droits sur les engins nécessaires à nos pêcheurs des côtes du Pacifique et de l'Atlantique, et du bas Saint-Laurent, est de nature, je crois, à aider grandement à cette classe si intéressante de notre population. La taxe sur le charbon mou constitue un bon encouragement pour nos amis des provinces maritimes, sans toutefois nuire trop aux industries des autres parties du pays.

Il y a dans le budget quelque chose de nouveau. Le ministre intérimaire des Finances a annoncé la création d'une certaine commission chargée d'étudier le tarif. Quant à ce qui est de cette commission, je crois qu'elle peut avoir du bon; mais, tout de même, qu'il me soit permis de soumettre humblement qu'elle ne devrait avoir que des pouvoirs consultatifs et ne posséder aucune autorité pour édicter la politique du Gouvernement en matière de tarif, car je reste convaincu que cette prérogative relève uniquement et entièrement des représentants du peuple à la Chambre des communes.

J'accepte donc le second budget Robb sans réserve, comme celui d'un homme d'affaires éclairé et prudent, honnête et pratique. C'est un budget qui donne une mesure de justice raisonnable à toutes les classes de la société. Pour une deuxième fois, l'honorable ministre a eu l'honneur et le plaisir de présenter au peuple du Canada un budget balancé, c'est-à-dire qui indique un excédent, ou un surplus, des revenus sur les dépenses de l'administration, ce qui ne s'était jamais fait depuis au delà d'une dizaine d'années.

Depuis que le débat est commencé, la plupart de ceux qui siègent immédiatement à votre gauche, monsieur l'Orateur, et qui représentent ici les restes du parti tory, se sont appliqués, dans toutes la mesure de leurs forces, à peindre la stiuation économique du pays sous les couleurs les plus sombres. Pour eux, tout est fini, le pays est ruiné! Ce sont les pires sonneurs de funérailles que l'on puisse rencontrer. Ce sont des défaitistes par excellence, et, si je ne crai-

gnais pas d'être taxé d'exagération, je serais prêt à dire que l'attitude qu'ils prennent devant la Chambre et devant tout le pays, en répandant ces mauvaises nouvelles, n'est pas du tout l'attitude de patriotes et de vrais Canadiens, à quelque langue ou à quelque religion qu'ils puissent appartenir. S'il faut avoir confiance dans son pays, l'attitude prise dans cette Chambre par les représentants de l'opposition tory n'est certes pas de nature à nous réconforter.

Voyons maintenant si tout ce qu'ils disent est bien vrai. Lorsque nous regardons les journaux, lorsque nous examinons surtout leurs pages financières, nous constatons plutôt que le pays ne se porte pas trop mal pour avoir passé par les grandes crises financières de la guerre et de l'après-guerre, qui ont été si désastreuses pour notre pays. Si l'on réfère à la *Gazette* en date du 23 février 1925, on lit, à la page 19 ce qui suit:

Le C.P.R. transporte un plein train d'articles de quincaillerie.

La plus grosse consignation d'outillage de grange et de laiterie jamais expédiée dans l'Ouest.

(Spécial à la *Gazette*)

Fergus, Ont., 22 février.—La plus grosse consignation d'articles de quincaillerie qui ait jamais été expédiée en Canada a quitté l'usine de Beatty Frères, à Fergus, samedi après-midi dans un train spécial du chemin de fer du Pacifique-Canadien comprenant 24 wagons. La consignation consistait en 2,000 pompes de ferme, 1,000 échelles simples et doubles, 1,000 machines à laver à main et mécaniques, aussi d'outillage de granges. Ces marchandises sont consignées à 700 marchands de l'Ouest et la facture dépasse $150,000.

Et plus loin, dans le même article:

La maison a l'intention d'agrandir prochainement son usine de Fergus et dépensera cette année plusieurs milliers de dollars pour faire de la publicité.

On a donc confiance.

Et dans le *Morning Journal*, en date du 24 mars 1925, une autorité en matière d'économie, Sir George Paish, déclarait ceci:

Je m'attends qu'on aura pendant longtemps de bons prix pour le blé canadien. Le Canada est prêt, aujourd'hui, à augmenter considérablement son rendement.

Et à la fin de son entrevue:

Je m'attends à voir le cultivateur canadien prospère et à voir également régler le délicat problème des chemins de fer canadiens au moyen de l'augmentation du trafic.

Il y a aussi une autre industrie, que certains représentants du parti tory dans cette Chambre ont prétendu être ruinée. Je veux parler de l'industrie de la laine, qui a surtout son siège dans la province d'Ontario. Or, la semaine dernière, dans *La Presse*, de Montréal, M. James Thompson, propagandiste de la division animale du ministère fédéral de l'agriculture, disait ceci:

D'autre part, le marché de la laine est actuellement de 30 p. 100 plus avantageux qu'en juillet 1924, et il y a tout lieu d'espérer que cette amélioration continuera. Il y a, en effet, une pénurie de laine sur les différents marchés du monde.

Je veux citer un autre article du même journal, *La Presse*, en date du mercredi, 22 avril 1925, et ceci constituera peut-être une réponse à l'honorable député de Parry-Sound (M. Arthurs) qui, parlant en cette Chambre, il y a quelques jours, affirmait que l'industrie de la laine avait été ruinée dans son propre district. Voici ce que cet article de *La Presse* disait, entre autres choses:

L'industrie de la laine se développe au Canada

La Trent River Textile, Limited, est une nouvelle entreprise qui est à s'organiser et qui va être financée par la Dominion Development Corporation, dont les bureaux sont situés à Toronto et à Montréal.

Et plus loin l'article dit ce qui suit:

La compagnie va construire, tout près du moulin de la Dominion Combing Mills, à Trenton, un établissement qui sera pourvu de toutes les machines modernes.

On voit donc que les industries ne sont pas encore sur le point de péricliter, même dans la bonne province d'Ontario.

Maintenant, si nous jetons un coup d'œil sur les autres journaux de Montréal, sur le *Star* par exemple, nous y trouvons, à la date du 23 avril 1925, un article intitulé:

La Paramount Int. Rubber va s'installer à Farnham.

Voici une nouvelle industrie qui s'infiltre dans notre bonne province de Québec.

De plus *The Montreal Gazette* publiait, à la date du 18 avril 1925, un article dont les titres et sous-titre sont les suivants:

Les affaires s'améliorent.

La construction commence et les ventes augmentent dans la quincaillerie.

A ce sujet, monsieur l'Orateur, il me fait plaisir de faire remarquer, à ceux qui prétendent que les affaires ne vont pas très bien dans le pays, que, dans notre bonne vieille ville de Montréal, où j'ai l'honneur d'habiter la plus grande partie de l'année, il se bâtit à l'heure actuelle plus d'édifices, petits et grands, industriels et autres, qu'il ne s'en est jamais construit dans le passé. C'est donc que l'on a confiance dans l'avenir du Canada et que les personnes qui ont placé des millions de dollars dans la construction d'édifices industriels et de maisons d'habitation sont convaincues que le pays n'est pas tout à fait ruiné.

Encore dernièrement, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter,—le comté de Montmorency,—je recevais une demande d'information au sujet de l'établissement de compagnies de pulpe et de papier qui avaient l'intention de s'établir à Saint-Joachim. On me dit aussi qu'à la Malbaie une compagnie va construire une papeterie qui sera en état de finir le produit qu'elle manufacture actuellement à son usine.

Lorsqu'on se demande si le pays est en si mauvaise position qu'on le prétend, il est une chose qui ne ment pas: Ce sont les extraits des divers journaux que je viens de porter à votre attention, et on en trouve beaucoup de semblables dans la page financière de tous nos grands quotidiens.

Un autre fait important, c'est que, depuis quelque temps, depuis un an surtout, la balance du commerce a toujours été en notre faveur; de même, le dollar canadien, qui était au dessous du pair, il y a quelques années, a actuellement atteint le pair, chose qui ne s'est jamais vue sous un gouvernement tory.

Les tories font grand état du fait que les nôtres émigrent aux Etats-Unis et ils prétendent faussement que cela est dû à la mauvaise politique du Gouvernement actuel. Voyons si les Etats-Unis sont réellement un pays aussi prospère que le Canada.

Je trouve, dans le journal *La Presse*, une entrevue donnée à ce journal, à Montréal, il y a environ un mois, par M. J. T. Lord, de Worcester, qui conseille aux nôtres de rester dans leur pays. Il dit:

Vous pouvez écrire, en gros caractère, que nos Canadiens font mieux de rester ici, s'ils veulent s'éviter des ennuis là-bas, pour le moment.

Plus loin, M. Lord, qui est un courtier franco-américain de Worcester, dit que, malgré le progrès graduel des affaires aux Etats-Unis, les conditions du travail ne sont pas assez avantageuses pour attirer les Canadiens français, qui ont beaucoup plus de chances de succès dans la province de Québec.

M. W. D. Robb, vice-président des chemins de fer nationaux, de retour d'un voyage sur la côte du Pacifique, a fait des constatations de même nature. Voici comment il s'exprime à ce sujet:

Il y a de nombreux Canadiens en Californie qui reviendraient en Canada avec beaucoup de plaisir s'ils en avaient les moyens, car il y a beaucoup de chômage dans cet état.

On m'a affirmé qu'il y avait 200,000 Canadiens en Californie; je crois que c'est exact, car partout où vous allez, dans cet état, vous rencontrez des Canadiens. La plupart d'entre eux ont appris que la Californie n'est pas précisément un paradis terrestre. Ils ont découvert que les taxes étaient lourdes. Quand le cultivateur canadien aura peut-être une hypothèque de $4,000 le cultivateur de la Californie en aura une qui variera de $10,000 à $20,000.

On voit donc que le tarif de haute protection n'a pas eu aux Etats-Unis les résultats qu'on en attendait et n'a pas donné au peuple de ce pays tout ce qu'il espérait.

Il y a, dans les états de la Nouvelle-Angleterre, certaines industries de coton et de lainage, jadis très florissantes, et où beaucoup des nôtres ont été engagés à travailler. Dans

L'Avenir National, de Manchester, je trouve ce qui suit:

L'American Woollen Company est le facteur principal dans l'industrie des lainages en ce pays, vu qu'elle possède un nombre considérable de fabriques avec un capital de $142,000,000. Le résultat de ses opérations pour 1924 accuse un déficit de $6,944,000 avant le paiement des dividendes sur les actions préférées et communes. Les dividendes ont été maintenus sur les actions préférées à même le surplus antérieurement gagné, mais ils ont été suspendus sur les actions communes en septembre, à raison des faibles gains. Les résultats des opérations de cette compagnie sont typiques des résultats généraux dans l'industrie des lainages, l'année dernière.

Les conditions ont été semblables dans l'industrie des cotonnades. La compagnie Amoskeag, qui est aussi bien connue que l'American Woollen Company, a eu un déficit en 1923 et elle a suspendu ses dividendes en 1924. Son rapport pour l'année dernière n'a pas encore paru.

Knight and Co., du Rhode-Island, l'une des compagnies de cotonnades les plus anciennes et les mieux connues, manufacturière du "Fruit of the Loom", une marque établie de longue date et populaire, n'a pas pu rencontrer l'intérêt sur sa dette consolidée, en 1924, et elle est maintenant exploitée par un comité représentant les porteurs d'obligations.

Il y a, là aussi, dans les états de la Nouvelle-Angleterre, des compagnies ou corporations qui ont été mises en banqueroute. Il n'est donc pas extraordinaire que, dans la province de Québec, certaines industries soient obligées de fermer leurs portes, et je crois que l'on ne peut en attribuer la raison au fait que le tarif a été modifié ou que la politique du Gouvernement n'est pas juste et équitable.

Tout dernièrement encore, je lisais, dans le *New York Times*, du 19 février 1925, ce qui suit—je ne sais s'il s'agit de la compagnie dont je viens de parler—:

Déficit de $11,969,837 dans les lainages américains.

Le rapport annuel indique la plus basse dépression comparativement aux profits de $6,660,212 en 1923.

Les valeurs baissent.

Les actions ordinaires tombent puis se relèvent, mais terminent la journée deux points et demi plus bas.

On a souvent parlé, et avec grand bruit, sur tous les tréteaux et toutes les tribunes de ce pays, lors des campagnes provinciales, de même qu'au cours de la campagne politique que font actuellement les conservateurs, représentants du vieux parti tory, du fait que les Canadiens français s'en vont aux Etats-Unis et ne reviennent plus; on a prétendu qu'ils s'en vont en grand nombre et sont perdus pour le pays. Voici ce que disait le *Citizen*, d'Ottawa, il n'y a pas longtemps, à ce sujet:

Beaucoup de familles reviennent au Canada.

Brockville, Ont., 31 mars.—Au cours de l'exercice du département de l'Immigration terminé aujourd'hui, 248 anciens Canadiens sont revenus des Etats-Unis au Canada par notre port. Les fonctionnaires de l'immigration disent qu'il ne se passe pas un jour ans qu'une ou plusieurs famille canadiennes demandent leur entrée au Canada par le port de Brockville.

L'*Ottawa Journal* du 22 avril 1925, s'exprimait comme suit, à ce propos:

Les colons américains ont de l'argent et des effets.
Le rapport dit que beaucoup arrivent au Canada ce printemps.

Et au cours de l'article, on trouve ceci:

Ce rapport indique que, d'après les chiffres américains, l'émigration du Canada aux Etats-Unis a diminué des deux tiers au cours de février, comparativement au même mois l'année passée.

Tout cela, monsieur l'Orateur, prouve que l'émigration des nôtres aux Etats-Unis n'est pas aussi considérable qu'on le prétend en certains quartiers, et que, à tout événement, les rapports qui ont été répandus par les représentants du parti conservateur ont été grandement exagérés.

Qu'il me soit permis maintenant, monsieur l'Orateur, de dire un mot au sujet de l'immigration. Sans approuver entièrement une politique d'immigration à outrance, je crois que le pays a besoin d'une immigration comme nous en avons eu aux beaux jours de la politique du regretté Sir Wilfrid Laurier, notre vénéré chef politique qui avait amené dans ce pays tant de succès, tant d'argent et tant de prospérité. Mais, cependant, je dois dire au Gouvernement que malgré que les restrictions imposées, basées sur l'expérience des autres pays, soient de nature à nous protéger, il ne faudrait pas qu'elles soient poussées à l'excès. Chaque cas peut présenter des aspects spéciaux qui valent la peine d'être étudiés en détail, et les décisions devraient être rendues en conséquence.

Au cours de ce débat, la question des chemins de fer est venue sur le tapis un peu plus souvent que les autres années. Qu'il me soit permis, avec votre indulgence, monsieur l'Orateur, d'en dire un mot. Les taux pour le transport des marchandises sont trop élevés, en général, et, spécialement, en ce qui concerne les produits agricoles. Le Gouvernement, depuis qu'il a adopté la politique du "fair trial" pour les chemins de fer nationaux, à laquelle il a engagé la réputation et l'avenir politique de tous les députés qui lui donnent leur appui, le Gouvernement a fait, je l'admets et je l'en félicite, tout ce qui est nécessaire et tout ce qu'il a pu pour que l'administration des chemins de fer nationaux réussisse, mais je ne peux pas dire que les résultats ont été en proportion des espérances que nous avions. Bien qu'il y ait un surplus raisonnable sur les opérations annuelles, il faut cependant, tous les ans, verser des millions pour aider à couvrir les déficits sur les obligations originaires de tous les chemins de fer amalgamés, et dont le Gouvernement a garanti le paiement en en devenant propriétaire.

Qu'il me soit permis à ce sujet d'attirer votre attention sur un fait curieux et qui, à mon sens, constitue une injustice envers la province de Québec. C'est que, bien que la province de Québec n'ait jamais garanti aucune obligation des chemins de fer nationaux, pas plus celles du Canadien-Nord, de Mackenzie et Mann, que les autres, elle en paie aujourd'hui une large part à même les revenus que le gouvernement fédéral perçoit, en taxes directes et autrement, de la province de Québec et du contribuable canadien français de cette province; et ce au bénéfice de la province d'Ontario, et surtout des provinces de l'Ouest qui, dans les années passées, par une politique irréfléchie, se sont engagées à fond en garantissant des obligations qu'elles croyaient pouvoir payer un jour, mais qu'elles n'ont jamais été capables de payer, et que le gouvernement du Canada a assumées en acquérant les chemins de fer nationaux, amalgamés en 1919.

Québec a beaucoup moins de chemins de fer, par tête de population, et un service moins efficace que toutes les autres provinces du pays; mais cependant, lorsqu'il s'agit d'essuyer un refus, Québec a toujours sa large part. S'il s'agit de supprimer le service d'un train, de se dispenser d'un agent de gare pour certaines périodes de l'année, Québec écope comme les autres provinces et autant que les autres provinces. S'il s'agit de l'agrandissement d'une plateforme, s'il s'agit de la construction d'une voie d'évitement nécessaire au développement et au progrès d'une région rurale du pays, Québec essuie toujours un refus. Sous prétexte d'économiser, on gêne et on empêche le développement de certaines parties de notre province. S'il s'agit de donner un meilleur service à certains territoires, comme par exemple le territoire de Gaspé, que mon honorable ami M. Marcil a l'honneur de représenter depuis nombre d'années, on prétend qu'on ne peut faire plus actuellement; s'il s'agit de construire un embranchement ou une nouvelle ligne de chemin de fer nécessaire, comme dans mon district, à partir de la Malbaie jusqu'à Chicoutimi, par exemple, on ne peut pas le faire actuellement, parce qu'il y a des déficits dont il faut tenir compte. Dans le district dont je viens de parler, il y aurait place pour ouvrir à la colonisation deux ou trois nouvelles paroisses qui ne peuvent être créées à cause du fait qu'il faut économiser pour ne pas augmenter la dette de nos chemins de fer et essayer de joindre les deux bouts. Cela empêche aussi, dans beaucoup de cas, les députés de la province de Québec d'obtenir que l'on fasse droit à certaines revendications que nous faisons valoir depuis nombre d'années, et cela

nous empêche d'obtenir l'amélioration de certains services essentiels au développement de nos districts, par exemple, l'établissement d'un service de bateaux entre la Malbaie, Tadoussac et les ports intermédiaires, dans le comté de Saguenay, que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre. Je dis que, lorsque, pour payer ces déficits exorbitants des chemins de fer, qui menacent de s'éterniser, lorsque, pour ne pas augmenter la dette nationale, on est obligé de refuser ces travaux, qui sont nécessaires à certains districts, il est grandement temps de penser à faire quelque chose pour solutionner ce grand problème des chemins de fer. C'est aujourd'hui, monsieur l'Orateur, la question la plus importante pour le pays et celle qui mérite, entre toutes, l'attention immédiate de notre Gouvernement. Le gouvernement qui parviendra à régler cette question méritera pour toujours la reconnaissance unanime du peuple canadien.

On a proposé bien des projets. Hier encore, j'entendais avec plaisir le président du comité spécial des chemins de fer, l'honorable député de Waterloo (M. Euler), donner son opinion et dire quels étaient, suivant lui, les trois projets qui pourraient être adoptés. Je ne suis pas un expert dans l'administration des chemins de fer. Je ne sais pas lequel des projets qu'il préconisait hier serait le meilleur, mais je puis dire que le peuple du Canada ne demande qu'une chose: c'est que nous adoptions l'un ou l'autre de ces projets. Le peuple ne sera satisfait et content que lorsque nous aurons réussi à solutionner d'une manière satisfaisante et avantageuse ce grave problème. On a parlé d'absorber la compagnie du Pacifique-Canadien. Je ne sais pas si ce serait la meilleure solution, mais je crois que cette compagnie, dont la bonne administration a été d'un si grand avantage pour le pays, pourrait peut-être administrer, dans une certaine mesure, les chemins de fer du pays, pourvu, bien entendu, que les intérêts du peuple canadien soient suffisamment sauvegardés.

Il est une autre question, monsieur l'Orateur, sur laquelle je voudrais dire quelques mots. Cette question a été discutée par la Chambre l'an dernier et doit être discutée de nouveau cette année. Je veux parler de la subvention à accorder au port de Québec pour le développement des travaux considérables qu'on y projette. On a voté, l'an dernier, un certain montant pour les dépenses des travaux préliminaires qui devaient être faits. La raison pour laquelle un montant plus considérable n'était pas octroyé, c'est que l'on prétendait que les derniers crédits, les derniers plans n'étaient pas encore préparés, mais je crois que, maintenant, tout est prêt. Représentant dans cette Chambre une circonscription électorale dont une partie se trouve située dans le district de Québec, je crois de mon devoir de demander au Gouvernement, cette année, de faire le plus qu'il pourra pour le développement du port de Québec. Le district de Québec a certainement autant de droits que les autres parties de la province de Québec et les autres provinces du pays. Si le port de Québec était bien outillé, s'il était aménagé et agrandi de manière à recevoir les grands transatlantiques, au lieu d'être une cause de dépenses et de déficits pour le pays, il produirait au contraire des revenus assez élevés, et j'ai tout lieu de croire qu'en l'aménageant et en l'outillant ainsi cela ne serait pas de nature à nuire au port de Montréal. Je crois qu'il y a place sur les bords du Saint-Laurent, dans la province de Québec, pour deux grands ports nationaux: le port de Québec et le port de Montréal.

Une autre question a été traitée cette année, un peu plus souvent, peut-être, que par les années passées; l'honorable député de Muskoka (M. Hammell) l'a discutée et, après lui, un représentant de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable député de King's (M. Robinson); tous deux demandaient au Gouvernement d'accorder un montant plus considérable dans l'intérêt du tourisme au Canada. Représentant un district où les touristes abondent et où un grand nombre de personnes viennent tous les étés du Canada, des Etats-Unis et de tous les pays du monde, je crois de mon devoir de me joindre à ces députés pour demander au Gouvernement de faire plus de réclame, de façon à faire connaître les beautés des comtés de Charlevoix, Montmorency, Saguenay, et surtout celles du district de la Malbaie, où le distingué président de la Chambre des communes, l'honorable Rodolphe Lemieux, vient tous les ans passer la belle saison. J'avais demandé, les années passées, à la compagnie du Canadien-National de faire une campagne plus active, de manière à mettre en évidence ce district. J'espère que, cette année, les déficits étant moins considérables, le Gouvernement pourra accorder une somme assez rondelette pour faire de la publicité comme il convient pour ce district.

L'année dernière et les années précédentes, il a été question de modifier la loi de l'impôt sur le revenu. Je crois que cette loi, telle qu'elle existe présentement, occasionne certains ennuis et certains désavantages à ceux qui veulent payer honnêtement et régulièrement tout ce qu'ils doivent au pays. A l'heure actuelle, cette loi permet, à ceux qui le veulent, d'éviter la taxe. Elle pourrait être modifiée avec avantage; le Gouvernement pourrait faire disparaître certains inconvénients

qui existent à l'heure actuelle et, en ce faisant, il retirerait un montant plus élevé qu'aujourd'hui.

Monsieur l'Orateur, pour revenir à ce que je disais au commencement de mes remarques, les tories nous reprochent de ne pas réduire les dépenses, mais au contraire de les augmenter et de ne rien faire pour améliorer la situation du pays à ce point de vue. J'ai devant moi le budget pour l'année finissant le 31 mars 1926; je m'aperçois qu'il y a cette année une diminution, dans les crédits, de $6,933,279.38; l'année dernière on constatait la même chose, de même que l'année précédente. L'honorable député de Leeds (M. Stewart), parlant hier soir de cette question, disait que le Gouvernement présentait toujours des crédits très élevés et des crédits supplémentaires aussi très élevés. Il ne disait pas tout à fait la vérité parce que le Gouvernement a réduit les dépenses autant qu'il l'a pu; il a commencé le moins possible de constructions et de travaux publics, et si quelqu'un s'en est aperçu, ce sont bien les députés des districts ruraux qui, dans bien des cas, ont été obligés d'attendre à l'année suivante, ou à une autre année, pour obtenir ce qu'ils demandaient. Heureusement, leurs électeurs, qui sont des hommes intelligents et pleins de bon sens, ont compris que le Gouvernement, dans les circonstances, ne pouvait faire davantage. Le parti tory est bien mal venu de prêcher une plus grande économie.

J'entendais avec plaisir, hier, l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) dire qu'il avait une grande admiration pour nos fonctionnaires, mais que le service civil est trop encombré à l'heure actuelle. Si le service civil est encombré, cela est dû au fait que, sous l'administration conservatrice, de 1911 à 1921, on a rempli tous les départements autant qu'on l'a pu; et même, le gouvernement, en 1918, 1919 et 1920, voyant que l'heure des élections arrivait, a eu un sursaut d'énergie et a fait venir des Etats-Unis des représentants de la compagnie Griffenhagen & Young, qui ont été engagés à des prix fabuleux. Il a été payé à ces gens la somme de $510,747.83 pour faire la classification du service civil. Résultat: lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir, il y avait autant d'employés qu'avant l'arrivée de ces Américains, et le Gouvernement actuel a été obligé, dans la première et la seconde année de son administration, d'en congédier au moins quatre mille. Dans le montant que je viens de mentionner, dépensé pour la classification du service civil, sous le règne des tories, il y a un montant de $162,475.26 qui a été dépensé pour le remaniement du personnel de l'Imprimerie nationale, avec le résultat que trois ou quatre cents Canadiens français ont été congédiés. C'est à peu près là le seul résultat obtenu. Les tories voulaient faire de l'économie, mais seulement ce que l'on pourrait appeler de l'économie de bouts de chandelle. En effet, aujourd'hui, presque tout le travail, au lieu de se faire à l'Imprimerie nationale, est accordé par contrats à l'extérieur, et tous les départements reçoivent des montants d'argent pour faire exécuter les impressions qui leur sont nécessaires.

Il est une autre chose sur laquelle je désirerais attirer votre attention,—bien que cela ne paraisse pas sérieux—, c'est la campagne que le parti conservateur a entreprise depuis quelque temps dans la province de Québec. Si nous faisons des reproches aux tories, si nous mettons en relief tout ce que nous avons à dire contre eux, et si nous faisons l'éloge du Gouvernement, on nous accuse en certains quartiers de parti pris, de partisannerie. Or, l'autre jour, je lisais avec plaisir, en me rendant à Montréal, dans un journal que je peux qualifier de journal indépendant, *Le Droit*, d'Ottawa, un article dont vous me permettrez de donner lecture à la Chambre:

Une campagne conservatrice

Drôle d'attitude.—La politique conservatrice pendant la guerre.—L'héritage laissé aux libéraux.—M. Meighen, impérialiste.

M. Rodolphe Monty parlait d'or lorsqu'il disait l'autre jour: "Il ne faut pas envisager les questions politiques au point de vue des partis, mais au point de vue national". Lui-même et les autres orateurs conservateurs n'ont malheureusement pas mis en pratique cet excellent conseil lorsqu'ils ont, dimanche dernier, déposé à la porte du Gouvernement actuel toutes les fautes, toutes les erreurs politiques commises par les gouvernements qui se sont succédés depuis vingt-cinq ans.

Ils se sont conduits en véritables partisans, échauffés par l'approche des élections générales, et désireux de semer parmi les électeurs les soupçons, les préjugés, les condamnations, susceptibles de nuire à l'adversaire politique.

L'administration actuelle n'est pas parfaite. Personne ne le prétend, même pas ceux qui la composent. Qu'elle prête flanc à la critique, il n'y a pas lieu de s'en étonner: autrement, elle ne serait pas humaine.

Mais ce qui est renversant, c'est que ce soit des conservateurs qui viennent reprocher au gouvernement libéral l'instabilité du tarif, l'exode des Canadiens aux Etats-Unis, le maintien de la préférence anglaise, l'augmentation des impôts, l'augmentation de la dette, l'ostracisme de la langue française, etc.

Qu'on note de suite la différence entre un homme politique qui fait de la critique constructive et celui qui, par envie ou par passion, cherche à toujours détruire, ne reconnaît à l'adversaire aucun mérite.

Il est toujours permis à quelqu'un qui a erré de reconnaître son erreur et de chercher à la réparer. Mais que penser de quelqu'un qui, ayant commis une faute, cherche à en faire peser la responsabilité sur les épaules du voisin? C'est ce qu'ont fait les orateurs conservateurs de dimanche dernier.

Il faut qu'un conservateur ait du front tout le tour de la tête ou qu'il ait la mémoire très courte pour

parler de la dette nationale, des déficits de chemins de fer, d'extravagance dans l'administration des fonds publics. On ne devrait pas parler de corde dans la maison d'un pendu.

L'administration actuelle envisage des problèmes d'ordre économique, social, international presque insolubles. Si l'on tient compte des contingences politiques et des habitudes ancrées de gouvernement par opportunisme et par demi-mesure, elle s'en tire le mieux qu'elle peut.

Mais il ne faut pas oublier que si nous avons une dette nationale qui donne le vertige, c'est au gouvernement précédent que nous le devons. C'est lui surtout qui a lié le Canada dans une participation immesurée et irraisonnable à la guerre, lui qui a nationalisé le réseau du Canadien-Nord, lui qui a ainsi contracté des obligations dont nous ne verrons pas la fin. En gagnant les élections de 1921, les libéraux n'héritaient pas d'une belle succession! Pendant des années à venir, les gouvernements, s'ils veulent équilibrer leur budget, devront chercher mille expédients et s'exposer à la critique.

Au lieu de travailler à réparer leur faute, les conservateurs l'aggravent en rendant plus difficile l'œuvre des gouvernants actuels. Ils devraient être pourtant les premiers à les aider pour le bien du pays.

Ils auront, en tous cas, fort à faire pour effacer de la mémoire de la population, le souvenir de la participation à la guerre de 1914, avec ses conséquences: la conscription, la discorde nationale, l'accroissement de la dette, la cherté de la vie, etc. L'attitude de M. Meighen, depuis la fin des hostilités, et tout récemment encore, n'est pas de nature à laisser croire que les conservateurs, advenant une autre guerre, seraient plus soucieux des intérêts canadiens.

M. FAFARD: Quelle est la date de cet article?

M. CASGRAIN: Le 24 avril 1925.

Monsieur l'Orateur, certaines parties de cet article que je viens de lire vont comme un gant aux conservateurs. Le bonnet sied à merveille au chef et aux autres membres du parti oppositionniste qui siègent immédiatement à votre gauche.

Monsieur l'Orateur, il est étrange que, dans les discours qui ont été prononcés en cette Chambre, par certains chefs du parti tory, on ne propose rien pour remédier à l'état de choses que ces messieurs déplorent tant. L'amendement même qui a été présenté par l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) n'est pas de nature à apporter un remède aux maux que l'on dit exister aujourd'hui.

Lorsqu'on considère la position financière dans laquelle le pays se trouvait lorsque le gouvernement actuel prit les rênes du pouvoir, il est surprenant de constater tout ce que le Gouvernement est venu à bout d'accomplir. Je dis que les membres du Gouvernement sont des géants pour avoir su si bien administrer la chose publique dans des circonstances aussi difficiles. Malgré qu'il y ait toujours des gens prompts à critiquer et jamais satisfaits tant qu'ils n'ont pas obtenu jusqu'au dernier centin, jusqu'à la dernière goutte de sang qu'ils exigent, j'ai trop confiance dans la population de la province de Québec et dans la population des autres provinces du pays pour ne pas être convaincu que, lorsque le jour de la reddition des comptes arrivera, le peuple saura, encore une fois, se souvenir de l'administration néfaste du chef de l'opposition, qu'il séparera l'ivraie du bon grain et que, le jour du vote, il marquera son bulletin, comme il l'a fait en 1921, pour l'administration actuelle.

L'hon. S. F. TOLMIE: Monsieur l'Orateur, au cours de la discussion du budget, l'honorable ministre des Travaux publics (M. King) déclara que les manufacturiers de matériel d'exploitation forestière n'ont pas souffert beaucoup des réductions du tarif douanier effectuées l'an dernier. A ce propos il parla d'une compagnie connue sous le nom de Vancouver Machinery Depot Limited. M'étant informé, j'ai découvert que cette compagnie ne fabrique pas le matériel, mais vend les machines américaines ou anglaises; elle représente une compagnie canadienne. Elle représente neuf établissements, si je ne me trompe, dont six des Etats-Unis, de sorte que, dans ces circonstances, elle est naturellement en faveur des réductions tarifaires.

Au sujet des résultats de ces réductions sur le commerce des produits en question, je tiens à dire que, au début de 1924, la Victoria Lumber Company, de Chemainus, dans l'île de Vancouver, l'une des plus grandes compagnies d'exploitation forestière de tout le Dominion, demanda des soumissions. Des compagnies canadiennes offrirent leurs produits; mais, quand on apprit que le tarif douanier avait été réduit le 11 avril 1924, on donna immédiatement la commande à la Diamond Iron Works Company de Minneapolis; le marché représentait un montant d'environ $200,000. J'ai ici la copie d'une dépêche de l'Association des manufacturiers canadiens, adressée de Vancouver, le 17 avril 1925, à l'honorable J. H. King, ministre des Travaux publics. Elle se lit:

Les compagnies de cette ville s'occupant de la fabrication du matériel d'exploitation forestière ou de scieries, regrettent vivement les déclarations que vous attribuaient récemment les journaux locaux et ayant trait aux effets des résolutions du tarif douanier sur l'industrie, surtout parce que vos paroles s'inspiraient de renseignements fournis par le président d'une compagnie locale qui ne s'occupe pas et ne prétend pas s'occuper de fabrication et qui n'a pas même un permis sous l'empire de la loi relative à la taxe sur les ventes, mais qui revend, surtout des produits américains, et dont l'intérêt requiert naturellement un tarif douanier aussi bas que possible pour faciliter la vente du matériel d'exploitation importé, sans égard aux résultats sans aucun doute graves qu'a le tarif peu élevé en restreignant et décourageant les efforts des véritables manufacturiers locaux de matériel d'exploitation forestière et de scieries.

J'ai également en mains une lettre de la Britannia Wire Rope Company Limited, de

Vancouver, qui fabrique le câble métallique, les produits de fil de fer et le matériel moderne d'exploitation forestière. Cette lettre, datée de Vancouver, le 14 avril 1925, se lit:

M. HUGH DALTON,

Secrétaire de l'Association des manufacturiers canadiens, rue Pender, Vancouver (C.-A.).

Cher monsieur,—Pour démontrer comment les tours de passe-passe auxquels se livre le gouvernement Mackenzie King au sujet du tarif douanier nuisent aux industries naissantes, telles que la nôtre, qui luttent pour s'implanter, les chiffres suivants peuvent présenter quelque intérêt.

Dans notre atelier des machines et de forge, où l'on ne fabrique que le matériel d'exploitation forestière, 31 hommes étaient employés en mars 1924, à un salaire mensuel de $3,046.73. En mars 1925, tout ce que nous pouvions faire était de trouver du travail pour 20 hommes, à un salaire total de $1,700.32.

Cela se passe de commentaires. Ces chiffres sont assez éloquents. Si vous désirez, toutefois, plus de renseignements ou si nous pouvons vous être utiles de quelque façon en vous faisant voir comment un abaissement du tarif atteint les ouvriers de chez nous, nous serons trop heureux de vous inviter à vous adresser à nous.

Vos biens dévoués,
Britannia Wire Rope Co., Ltd.,
T. S. CAMPBELL,
Gérant général.

Pas besoin, dans les circonstances, d'ajouter de commentaires.

L'hon. J. H. KING: Je me permettrai d'interrompre mon honorable ami; il fait consigner au hansard des remarques de certains manufacturiers de l'Ouest pour refuter ce que j'ai dit à la Chambre, il y a quelques semaines quand j'ai répondu à une déclaration de l'honorable député de Vancouver-Centre. Notre collègue ne disait pas qu'ils avaient eu à souffrir, mais que les usines avaient dû fermer leurs portes et qu'elles avaient été ruinées. Il n'en est pas ainsi. Il n'y a que deux maisons à Vancouver faisant le commerce des billes, qui fabriquent du matériel d'exploitation forestière, et elles sont encore en affaires aujourd'hui; elles n'ont pas été ruinées.

M. CLARK: Fabriquent-elles encore des wagons à billes?

L'hon. J. H. KING: Oui.

L'hon. M. TOLMIE: Je n'ai signalé cela à la Chambre pour que nous puissions avoir la vérité. C'est tout ce que nous voulons. Nous ne voulons aucunement tirer injustement parti d'affaires de cette nature.

Pour ce qui en est du budget, monsieur l'Orateur, depuis des semaines nous écoutons des discours, et nous avons le sentiment, après tout cela, qu'une partie de la population du Canada ignore quelle est la situation faite à ceux qui habitent dans d'autres régions éloignées. Il ne se passe pas de jour sans qu'on parle de la nécessité pour nous de connaître exactement ce qui se passe dans tout le pays, pour pouvoir parler, quand l'occasion s'en présente à la Chambre, des divers problèmes au point de vue national plutôt que dans un esprit de régionalisme. Je ne sache rien qui puisse nous profiter plus que cette connaissance et ce point de vue général. Je me souviens d'avoir déjà soutenu dans un discours que j'ai prononcé ici il y a quelques années, que ce serait très avantageux pour le pays, si après une élection les députés avaient l'occasion de voyager d'une partie à l'autre du pays pour rencontrer les diverses associations, comme les chambres de commerce, et se mettre le plus au courant possible de ce qui se passe dans tout le pays. Puis quand ils se réuniraient pour la session les députés seraient alors en état de discuter d'une manière beaucoup plus intelligente les questions dont la Chambre est saisie.

S'il est une autre chose d'importance pour le pays, c'est de créer un sentiment national et d'éveiller la fierté d'être Canadiens et l'orgueil de notre pays, tels que nous devrions les avoir. A ce sujet je crois que nous en avons à apprendre de nos voisins du sud dans la façon qu'ils célèbrent le 4 juillet. Si nous parvenions à inspirer aux Canadiens, autant d'enthousiasme le 1er juillet, qu'en manifestent les Américains pour célébrer le 4 de juillet, et si nous célébrions notre fête nationale comme il convient, je suis assuré que ce serait rendre un grand service à tout le pays. Quelqu'un parle aussi du "12 juillet". Eh bien, cela ce serait de l'extra.

Je me sens sur un bon terrain en disant que le besoin s'impose pour nous de rechercher pour le pays toutes les occasions d'augmenter ses affaires. Le devoir nous incombe de tirer profit de tout ce qui peut nous rapporter des revenus, en diminuant en même temps nos dépenses autant que faire se peut et en observant l'économie la plus rigoureuse dans tout le pays. Je me propose de signaler, aujourd'hui, à quels égards particulièrement nous pourrions le faire.

Le 22 septembre 1922, nos amis des Etats-Unis ont fait voter ce qu'on appelle le tarif Fordney. Jusque-là, à quelques exceptions près, le tarif quant aux produits agricoles entrant au Canada des Etats-Unis et celui de l'autre côté pour les produits de même nature venant du Canada, étaient les mêmes. Mais à l'entrée en vigueur du tarif Fordney nous découvrîmes qu'au delà de la frontière on avait considérablement élevé les droits, et le Gouvernement a laissé faire les choses d'année en année, abaissant sans cesse notre tarif, sans prendre de mesures pour faire face à un tel état de choses. Selon moi si nous voulons la prospérité du pays, notre premier devoir serait d'élever les droits sur les produits agri-

coles au niveau de ceux des Etats-Unis. En somme, le cultivateur de ce pays, dont l'exploitation est variée, est de sa nature favorable au régime protecteur; il n'y a que peu d'exceptions. Si en embrassant son état il ne l'est pas, il ne tarde pas à le devenir aussitôt qu'il a à faire face à la concurrence injuste dont je veux parler aujourd'hui.

Un aspect du budget est de mon goût, et c'est la proposition de créer une commission du tarif. Le Gouvernement ne devrait appliquer aucun tarif de manière à permettre à personne, soit fabricant, soit agriculteur d'abuser de la protection qu'on lui accorde, et si l'on choisit avec soin le personnel de cette commission, s'il est tel qu'elle puisse fonctionner intelligemment et sans influence politique, alors elle rendra vraiment service aux consommateurs, aux agriculteurs et aux fabricants canadiens. Après tout, l'agriculteur ne demande qu'une chose touchant l'application du tarif, c'est une parfaite égalité de traitement, cela, et la péréquation des droits douaniers, de manière qu'il soit protégé autant que les autres classes.

A propos des œufs, l'une des denrées produites sur toutes les terres où se pratique la culture mixte, je tiens à attirer l'attention, monsieur l'Orateur, sur l'injuste concurrence subie sous ce rapport par les cultivateurs canadiens. D'abord, il y a un droit de 8c. la douzaine sur les œufs canadiens expédiés aux Etats-Unis, contre 3c. seulement la douzaine sur les œufs de provenance américaine. Je pratique l'aviculture comme occupation secondaire sur ma terre, dans l'Ouest, et je suis un peu au courant du coût de production des œufs dans les conditions variant suivant les saisons. L'injuste compétition à laquelle l'aviculteur canadien est en butte est celle-ci: durant les mois de janvier, février et mars, nous importons en ce pays des œufs américains en énorme quantité. A cette époque précisément, nos producteurs canadiens sont sous le régime du cœur de l'hiver, il leur faut un poulailler meilleur et plus dispendieux pour garder les volailles et les protéger contre le froid, une nourriture plus riche et plus coûteuse pour conserver la chaleur corporelle des volailles et, en outre, quiconque a de l'expérience en aviculture sait que dans les circonstances, au cœur de l'hiver, les poules pondent moins que de bonne heure au printemps. Tandis que notre cultivateur canadien est aux prises avec ces obstacles et ces lourdes dépenses, le producteur américain des états du Sud, et en particulier de la Californie, jouit durant ces mêmes mois d'une excellente température printannière qui augmente beaucoup la ponte. Comme vous le savez tous, plus grande est la ponte, moins une douzaine d'œufs coûte cher; l'aviculteur américain a ainsi un avantage marqué sur son concurrent du nord. Nos marchands canadiens profitent de cet état de choses pour acheter des œufs et les entreposer pour l'approvisionnement hivernal. Sachant qu'ils peuvent se procurer ces œufs américains durant les premiers mois de l'année, ils n'hésitent pas à entreposer une plus grande quantité d'œufs qu'ils ne feraient autrement s'ils avaient à payer un droit de 8c. Le résultat, c'est que lorsque les poules au Canada commencent à pondre en abondance et que le prix des œufs est bas, ces acheteurs se présentent, achètent ces œufs et les entreposent, n'ayant soin et souci que de faire une provision suffisante jusqu'à l'époque de l'importation des œufs américains. De cette manière, l'aviculteur local est dans une position désavantageuse. S'il était protégé par un droit de 8c., les marchands locaux veilleraient à acheter une bien plus grande quantité d'œufs et cette circonstance aurait pour effet d'affermir les prix de ce côté-ci de la frontière.

Pour vous montrer l'importance de cette industrie, permettez-moi de dire qu'en 1914, la valeur des œufs canadiens s'est montée à $56,822,439, et la même année, celle des produits avicoles y compris la viande, à $106,266,756; ou, si nous comptons en douzaines, les poules canadiennes ont pondu 238,648,685 douzaines, tandis qu'aux Etats-Unis la production a atteint la quantité énorme de 2,196,194,000 douzaines. La consommation annuelle des œufs au Canada est en moyenne 26 douzaines par personne; aux Etats-Unis, elle est environ 19.36 douzaines, seulement. Il ressort de ces statistiques combien il est facile au producteur américain, dans certaines conditions du commerce, d'inonder notre marché. Voyons maintenant nos importations des Etats-Unis et nos exportations en ce pays. En 1923-1924, nous importions des Etats-Unis des œufs pour la valeur de $2,494,650 et en avons exporté durant la même année pour $98,181, ce qui accuse une balance du commerce très marquée et considérable en faveur de nos voisins. La question que j'aimerais à poser, monsieur l'Orateur, dans ces conditions, c'est la suivante: ne serait-il pas de bonne et saine politique de relever le droit jusqu'à 8c. la douzaine et de conserver pour le producteur canadien le gros volume d'affaires que je viens de mentionner?

Mais le Gouvernement, non content de la concurrence américaine subie par nos aviculteurs, a aussi souffert qu'ils soient en butte à la compétition de nos amis les Orientaux, de l'autre côté du Pacifique. Durant les premiers mois de l'année, nous avons importé d'Orient 3,500 caisses d'œufs. Du nombre,

2,500 caisses sont classées comme catégorie n° 2, en réalité, la quatrième catégorie d'œufs en ce pays.

Un millier de ces caisses ne purent être classées; les œufs étaient de si mauvaise qualité qu'il a fallu les renvoyer à New-York. A ce propos, je ferai connaître le texte d'un vœu adopté par le Surrey Farmer's Institute, société agricole dont le siège est à Cloverdale, sur le fleuve Fraser, en Colombie-Anglaise, et signée par M. Bose, son secrétaire. Si la Chambre me le permet, je vais la passer à la sténographie:

Considérant que la partie sud de la Colombie-Anglaise a donné naissance à une exploitation avicole considérable, à tel point qu'elle fournit largement aux besoins des provinces du Nord-Ouest et de l'Est;

Considérant que cette industrie exploitée par de petits cultivateurs souffre grandement de la concurrence que lui font les importations d'œufs en provenance des Etats-Unis et de la Chine, qui, en l'absence de réglementation *ad hoc*, détruit complètement notre marché;

Considérant que le tarif de transport appliqué au blé destiné à l'exportation est de 22 cents ½, quand le taux, dans le régime intérieur, est de 41 cents ½, soit une différence de $3.80 la tonne;

Considérant que le droit d'entrée sur les œufs étrangers n'est que de 3 cents la douzaine, tandis que le droit américain imposé sur les œufs du Canada est de 8 cents la douzaine,

Les requérants vous prient humblement de vouloir bien établir un droit similaire au droit américain, d'obliger tous les œufs étrangers à porter la marque du pays d'origine, d'ordonner l'adoption d'un prix uniforme de transport, dans la conviction que ces mesures assureront la stabilité du marché et la satisfaction du public.

Les producteurs canadiens souffrent encore pour d'autres causes dues au climat. Ils s'importe des quantités énormes de primeurs. L'industrie de la culture maraîchère est de très grande importance. Ceux qui l'exploitent sont pour la plupart des gens capables dans leur profession et qui travaillent fort. Cette spécialité de la culture exigent des connaissances particulières; mais elle n'est pas protégée comme elle devrait l'être. Les primeurs américaines arrivent bien avant celles du Canada; il s'ensuit que la vente est presque finie lorsque les primeurs canadiennes sont offertes sur notre marché où elles ne commandent pas un prix rémunérateur. A part cela, celles-ci ont à subir la concurrence des produits de demi-saison, après que le producteur américain a satisfait la première demande et reçu le gros prix; alors il se débarrasse du surplus qui lui restent à n'importe quelle condition. Ainsi, vers la fin de la saison, les fruits et légumes américains, offerts à sacrifice, arrivent sur le marché canadien et y font concurrence au produit national.

Mais il y a pis encore: c'est la production en serre. La culture en serre nécessite une mise de fonds considérable pour l'installation. Il faut construire en métal et couvrir de vitres; un système de chauffage doit être installé et en plus grande proportion dans notre pays que dans les régions douces des Etats-Unis. Les primeurs de serre en Canada telles que les tomates et la laitue, rencontrent d'abord la concurrence des produits similaires provenant du Mexique et cultivés en pleine terre, puis des légumes de pleine terre cultivés dans les états du Sud et en Californie avec lesquels la lutte est particulièrement désavantageuse. Il n'y a qu'un moyen de faire face à cette concurrence, c'est de jouer du tarif douanier de manière à protéger nos propres compatriotes.

A cet égard, je désire faire insérer au hansard le texte d'un vœu adopté par le Conseil canadien d'horticulture à sa dernière réunion annuelle, qui eut lieu les 3, 4 et 5 de mars 1925:

Le vœu suivant, adopté à l'unanimité à sa réunion annuelle par le Conseil canadien d'horticulture, représentant les sociétés de culture maraîchère et fruitière et autres connexes, vous est respectueusement soumis.

Considérant que les cultivateurs de fruit et légumes qui opèrent dans les régions du Canada spécialement adaptées à la production de fruits tendres et de légumes hâtifs et qui ont fait des frais considérables d'établissement pour leurs terrains, bâtisses et matériel d'exploitation se trouvent dans une position désavantageuse vis-à-vis des producteurs de produits similaires importés en Canada et cultivés dans des pays étrangers où ils bénéficient de conditions climatériques plus avantageuses qui favorisent une maturation plus hâtive;

Considérant que les statistiques réunis par le service fédéral montrent qu'il s'importe de grandes quantités de fruits tendres appartenant à des variétés produites en Canada, et ce durant la saison où le producteur canadien est forcé de rester inactif à cause de la rigueur de notre climat septentrional;

Considérant que le consommateur canadien a été satisfait en grande partie avec le produit de luxe étranger avant que le produit indigène soit venu à maturité, privant ainsi le producteur canadien de l'avantage de vendre à un prix avantageux et le forçant à accepter des prix plus bas pour un produit de même qualité qui vient tardivement;

Considérant qu'une grande quantité de puits non produits en Canada et qui font concurrence aux fruits canadiens sont admis franc de tout droit;

Considérant que le droit spécifique aujourd'hui applicable aux fruits étrangers également produits en Canada, droit établi en 1906, quand la valeur n'était pas ce qu'elle est de nos jours, est inférieur au droit prélevé sur les produits fabriqués de même espèce que ceux du Canada;

Considérant que si cette situation continue plusieurs maraîchers et horticulteurs seront obligés de cesser leur exploitation,

Il est résolu que le conseil d'horticulture du Canada présente une requête à l'honorable ministre des Finances du Canada réclamant l'imposition d'une taxe d'importation, en sus des droits du tarif, de pas moins de 20 p. 100 *ad valorem* sur tous les fruits des variétés récoltés au pays, chaque année et jusqu'à des dates d'expiration qui seront fixées pour les différents groupes; que le tarif concernant les légumes soit modifié de telle façon que les droits soient appliqués au poids facturé par livre, y compris le poids de l'emballage. Nous demandons l'adoption de l'échelle suivante de droits:

Oignons, ½ cent par livre, poids facturé.
Pommes de terre, 1 cent par livre, poids facturé.
Choux, 1½ cent par livre, poids facturé.
Céleri, 2 cents par livre, poids facturé.
Asperges, 3 cents par livre, poids facturé.
Carottes par paquets, 3 cents par livre, poids facturé.
Betteraves (en paquet), 3 cents par livre, poids facturé.
Pois verts, 3 cents par livre, poids facturé.
Laitue, 3 cents par livre, poids facturé.
Concombres, 5 cents par livre, poids facturé.
Epinards, 5 cents par livre, poids facturé.
Radis, 5 cents par livre, poids facturé.
Tomates, 5 cents par livre, poids facturé.
Piment, 5 cents par livre, poids facturé.

Au cours d'un excellent discours qu'il a prononcé l'autre jour, l'honorable député d'Elgin-Ouest (M. McKillop) a donné un exemple frappant de cette concurrence injuste. Il parlait des haricots. De onze différents pays, nous importons chaque année des haricots pour une valeur de $754,086. Nous en importons pour $618,818 de certains pays où la main-d'œuvre est à bien meilleur marché qu'elle ne l'est au Canada; nous en avons importé des pays orientaux pour une valeur de $288,338. En ce qui regarde la production des haricots, nous voilà donc encore une fois en concurrence avec les Chinois.

Et c'est une injustice criante à mon sens que les producteurs canadiens aient à subir la concurrence de la main-d'œuvre chinoise lorsqu'il s'agit d'un produit nécessitant autant de main-d'œuvre que les haricots. Depuis longtemps, les divers gouvernements qui se sont succédés à la direction des affaires canadiennes ont admis que nos ouvriers ne sont pas en mesure de lutter contre les Orientaux étant donné leur genre de vie à bon marché,—leur aptitude à vivre de rien pour ainsi dire et à travailler pour des salaires insignifiants. Or, il est inutile de songer à maintenir notre mode d'existence élevé si l'on permet à ces gens de venir nous faire concurrence sur nos marchés. Puisqu'il est nécessaire de protéger l'ouvrier et le manufacturier canadiens contre la concurrence à bon marché,—et cela me va parfaitement,—pour quelle raison refuserions-nous d'accorder la même somme de protection au cultivateur?

Les haricots de l'étranger ne sont grevés que d'un droit de 25c. par boisseau sur le marché canadien. Examinons donc un peu comment les choses se passent aux Etats-Unis et voyons avec quel soin nos voisins du sud se protègent contre la concurrence de la main-d'œuvre à bon marché. Aux Etats-Unis, les haricots venant de l'étranger sont frappés d'un droit de $1.05 par boisseau; ce qui est pour ainsi dire prohibitif.

Au Canada, nous avons une autre industrie qui est encore à ses débuts mais qui est susceptible d'acquérir un développement énorme —je fais allusion à la production des semences. Nous connaissons tous la propagande en faveur des semences récoltées dans les régions septentrionales. Il est admis un peu partout dans le monde entier, que les semences récoltées dans les pays septentrionaux possèdent une bien plus grande vitalité et donnent de bien meilleures récoltes que les graines récoltées dans les pays jouissant d'un climat plus doux. Pour quelle raison ne capitaliserions-nous pas cette découverte au bénéfice du Canada? Pourquoi les cultivateurs canadiens ne se spécialiseraient-ils pas dans cette industrie? Pour quelle raison, le Canada ne consacrerait-il pas de fortes sommes au développement de cette industrie? Et le jour où nous serions en mesure de produire les semences sur une grande échelle, qui nous empêcherait de faire une publicité de bon aloi et de vendre nos produits sur les marchés mondiaux pour le plus grand bénéfice du pays? Le climat canadien convient tout particulièrement à la production des graines de semence. L'Alberta produit une graine de mil qui n'a pas de supérieure au monde. Dans la partie septentrionale de la même province on produit une graine de trèfle insurpassable. Sur la côte du Pacifique, nous produisons des graines de légumes, de plantes-racines et de fleurs qui n'ont pas leurs égales dans le monde entier tandis que les graines de semences récoltées dans l'île de Vancouver trouvent un excellent marché en Angleterre. En ce qui regarde la production des bulbes, le Canada s'est déjà acquis une excellente réputation et nos produits égalent pour le moins de toutes façons les fameux bulbes de la Hollande. Les semences de pommes de terres enregistrées, se vendent à Victoria $70 par tonne, tandis que les pommes de terre ordinaires valent $50 la tonne. Voilà une excellente occasion de développer cette industrie. Pour ce qui est des grains de semence, nous avons déjà démontré à Chicago et à nombre d'autres expositions internationales que nous sommes capables d'exposer des produits qui ne sauraient être égalés dans le monde entier. Et cependant, nos importations de semences s'élèvent chaque année à 3 ou 4 millions de dollars. Pour ma part, j'ai la conviction que nous sommes en mesure de récolter au pays tout ce qu'il faut pour nos besoins tout en édifiant un commerce d'importation très profitable. A elle seule l'année dernière, l'Angleterre a importé de la Californie des semences pour une valeur de 5 millions de dollars.

Par le développement de cette industrie et l'édification d'un trafic d'exportation, nous rendrions un service inappréciable au pays. Nous augmenterions considérablement la valeur de nos produits sans compter qu'il est de

la plus haute importance que nos cultivateurs soient encouragés à employer les variétés de semences les plus pures et les meilleures. Au cours d'une conversation que j'ai eue ces jours derniers avec un expert, il a prétendu que, si les cultivateurs canadiens n'employaient que les meilleures semences de céréales, la valeur des produits de la ferme serait augmentée de 50 à 100 millions de dollars tandis que l'emploi d'une bonne graine de mil, comparativement à celle qui est en usage actuellement augmenterait de 20 à 30 p. 100 la récolte du foin.

Il existe une autre industrie agricole qui est encore à ses débuts; de fait, elle n'a pris de l'importance qu'au cours des dernières années pour le commerce d'importation. Je parle de l'industrie du tabac qui va en prospérant. Les articles que nous avons exposés à Wembley ont créé une impression très favorable sur les visiteurs de cette grande exposition. On a été surpris que le Canada puisse produire du tabac d'une aussi excellente qualité. Cependant, il y a deux nouvelles espèces dont le Canada a besoin, et si nous les obtenons, nous nous implanterons sur le marché anglais. Ce sont les variétés Green-River et Dark-Fire. Les fermes expérimentales ont magnifiquement contribué à renseigner les cultivateurs au sujet de la culture du tabac, de la manière de le traiter et de le récolter. Notre pays a importé l'an dernier une vingtaine de millions de livres de tabac et en a exporté environ 18 millions. Nous sommes en mesure de produire toute la balance chez nous, et tout ce qu'il nous faut maintenant ce sont quelques espèces d'enveloppes de cigares et du tabac de mélange. Le Canada peut se suffire quant au reste. Cet expert nous apprend qu'il y a un excellent marché en Angleterre pour notre tabac d'exportation et que nos producteurs peuvent vendre pour un montant de 50 millions. En donnant beaucoup de soin à l'emballage pour l'exportation nous augmenterions la valeur de nos produits de 10 à 70 p. 100.

Laissez-moi vous dire quelques mots de la possibilité d'expansion de l'industrie ovine; notre cheptel ovin s'élève à 2,753,860 têtes. Cette industrie n'a guère avancé. Elle n'a progressé qu'à des intervalles irréguliers. Il y a eu de bonnes années, mais par contre des périodes languissantes. Grâce aux exceptionnels services de nos fermes expérimentales, la qualité des moutons s'est améliorée de beaucoup, et nos expositions donnent de bons résultats dans ce sens dans les diverses parties du pays. Mais depuis trois ans nous avons trois quarts de millions de moutons de moins alors que nous devrions en avoir dix fois plus que maintenant. Comparez les deux millions que nous avons avec les vingt-sept millions de l'Angleterre, pays moins grand que le Canada, les quarante millions des Etats-Unis et les quatre-vingt millions de l'Australie et l'on se rendra compte de la situation.

Ce qui contribuerait plus que tout le reste à stabiliser l'industrie de l'élevage du mouton au pays serait de placer le marché de la laine sur des bases solides. Les prix actuels de la laine sont variables.

M. BALDWIN: A simple titre de renseignement, l'honorable député veut-il me dire si les chiens qui ne rapportent aucun revenu à personne ne sont pas le plus grand obstacle à l'élevage du mouton?

L'hon. M. TOLMIE: Oui, ils nous ennuient énormément dans l'Ouest, mais dans ma région nous avons appris à nous servir de la carabine 45, et nous avons toujours à notre portée un cheval et une carabine, de sorte que si un chien se montre parmi nos moutons, il devient aussitôt l'objet de notre attention. J'ajouterai que dans la Colombie-Anglaise les chiens avaient fait tant de ravages qu'une loi provinciale a été décrétée permettant à un cultivateur de tuer ces animaux sur ses propriétés où sont élevés les moutons, s'ils ne sont pas accompagnés de quelqu'un. Plusieurs chiens ont disparu après l'adoption de cette loi et l'on ne sait pas où ils sont allés. Dans la Colombie-Anglaise nous ne nous opposons pas à ce qu'un homme se serve de chiens pour réunir ses moutons pourvu qu'il soit propriétaire de ceux-ci.

Dans la région des loups des prairies et dans la Colombie-Anglaise le coyote nous cause aussi des ennuis. Nous sommes obligés de tenir les moutons en troupeaux. Dans les plaines, un berger peut garder deux ou trois mille moutons pendant la journée, mais dans la Colombie-Anglaise, il est impossible à un seul berger d'avoir soin de plus d'un millier.

J'ai entendu dire que certains refusent de se livrer à l'élevage du mouton à cause du coyote, mais en construisant des clôtures et en prenant les précautions nécessaires on peut se protéger contre les déprédations du coyote. L'honorable député vient de porter notre attention sur l'un des principaux dangers que nous avons à combattre dans l'Ouest. Cependant, j'ai toujours pensé que cette industrie rapportait suffisamment de profits pour indemniser les éleveurs de cette perte.

Nous avons importé l'an dernier environ 5,205,926 livres de laine. Nous pouvons produire aujourd'hui presque toutes les sortes de laine nécessaires, à de rares exceptions près. Toutefois, nous devrions nous efforcer de produire nous-mêmes la laine que nous importons.

Les provinces de l'Ouest produisent maintenant la laine de mérino Rambouillet, et de bien meilleure qualité qu'auparavant. Le 27 mai 1923 parlant sur le budget je fis remarquer qu'une loi de nos statuts prescrit un tarif de 15 p. 100 sur la laine peignée mais que jusque-là on ne l'avait jamais mise en vigueur; je fis remarquer également que nous étions obligés de subir la concurrence de la laine peignée de l'Australie et du Japon, où l'industrie est encouragée par l'Etat au moyen de primes; personne ne pourra jamais soutenir la concurrence de la Chine et du Japon. Ici encore on a laissé le cultivateur se tirer d'affaire du mieux qu'il pouvait et il l'a fait pour ce qui regarde les œufs et les légumes primeurs. Je prie le Gouvernement avec instance de mettre en vigueur cette disposition législative. Je voudrais faire insérer au hansard une lettre à ce sujet que j'ai reçue des Dominion Combing Mills, Limited. La voici:

Dominion Combing Mills, Limited
Fabricants de peignés
Commissionnaires et courtiers en laine
Le 23 avril 1925.

L'hon. S. F. TOLMIE,
Chambre des communes,
Ottawa, Canada.

Monsieur,

1. Savez-vous que le département des Douanes, en n'appliquant pas la loi, se trouve à faire tort à notre établissement?

2. Les articles 555 et 556 du Tarif douanier ne sont pas appliqués.

3. Le commissaire des douanes et son personnel sont au courant de ces faits et en reconnaissent l'exactitude.

4. Le droit prévu à ces articles a été établi pour encourager la création d'industries chefs.

5. Après nous être assurés qu'il existait un droit sur les peignés de laine, nous avons monté à Trenton, Ontario, les plus beaux ateliers de peignage du monde, capables de répondre aux besoins de toutes les filatures de laine longue en Canada.

6. Plus de quinze mille personnes ont un intérêt matériel dans le succès de notre entreprise, de même que tous ceux qui élèvent des moutons et de nombreuses autres industries.

7. En n'appliquant pas la loi et en ne percevant pas le droit prévu au tarif, sur les peignés de laine, le Gouvernement fait perdre un demi-million au trésor chaque année, et cause un tort énorme à notre établissement.

8. Les fonctionnaires du département disent qu'ils ne peuvent faire payer le droit en question sans un ordre du ministère des Finances.

9. A titre de législateur, ne pourrie-vous signaler au ministre des Finances le préjudice qui nous est fait et user de votre influence pour obtenir que la loi soit convenablement appliquée.

Bien à vous,

A. E. REA,
Président.

L'avenir immédiat promet une production abondante de moutons. On nous fait tenir qu'à l'heure actuelle l'approvisionnement de laine dans l'univers est de quelque 395 millions de livres en deça de la demande. Nous devrions tout mettre en œuvre pour perfectionner la qualité de notre laine comme de nos ovidés et de nos produits de viande. Pour cela le meilleur moyen qui s'offre c'est la distribution d'animaux reproducteurs de pure race; seulement il y a l'obstacle de l'immense relèvement des tarifs de transport: on comprend qu'un éleveur ne tient pas à acheter un seul animal pour améliorer son troupeau quand le transport de cet animal va lui coûter très cher. Jadis il le pouvait; mais aujourd'hui les frais de déplacement sont prohibitifs au point que les éleveurs ne peuvent pas obtenir d'animaux reproducteurs.

Je tiens à souligner le plus fortement possible l'opportunité de coopérer avec le gouvernement provincial et les associations d'éleveurs et d'acheter collectivement des wagons entiers d'animaux de pure race qui seront expédiés par voie ferrée au centre distributeur le plus rapproché et de là envoyés à destination soit en automobiles soit par messagerie. Je signale aussi l'opportunité d'adopter la même méthode pour la distribution de nouveaux sujets d'élevage. Je suis convaincu que le développement de cette industrie ne laissera pas d'être très profitable au pays. Si nous pouvons intéresser nos cultivateurs dans l'élevage des moutons la valeur de l'agriculture au Canada accroîtra notablement.

Quant à l'élevage des porcs on peut dire que le marché est bon en ce moment; effectivement il est bien meilleur qu'il n'était voilà quelque temps. On remarque avec intérêt que l'élevage des porcs se fait sur une bien plus grande échelle qu'il y a quelques années. Au début lorsqu'on chercha à établir cette industrie on rencontra pas mal d'opposition de la part des fermiers, qui ne comprenaient pas la situation et ne se rendaient pas compte qu'il était absolument nécessaire de mettre sur le marché anglais des animaux qui rapporteraient aux producteurs canadiens les plus hauts prix possible. C'est en vain qu'on cherche à tromper l'Anglais sur ce qu'il doit manger; plus que nul autre au monde il sait à quoi s'en tenir là-dessus. J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt la discussion en Chambre sur les crédits à l'intention de l'élevage; d'aucuns ont affirmé que quelques-uns des éleveurs de porcs seraient très heureux si le département ne les forçait pas à rester en deça de certaines limites quant au poids des animaux qui fournissent les flancs Wiltshire que demande le marché d'Angleterre. Ils ont proposé qu'une petite marge de dix ou de quinze livres fût laissée à la discrétion de l'éleveur de ces porcs. Voilà qui faciliterait la tâche du producteur, seulement ses ani-

maux n'auraient pas la qualité qu'exige l'acheteur anglais et les prix tomberaient immédiatement.

Il nous incombe, selon moi, d'imprimer un essor à l'élevage des porcs; si nous tenons à être en bonne posture sur le marché d'Angleterre voilà la branche de l'élevage qu'il faut développer de la manière la plus intense. Pour avoir ce marché, il faut augmenter notre rendement. Aujourd'hui, le marché anglais désire un approvisionnement non seulement régulier, mais uniforme et assez considérable pour s'y intéresser. Pourquoi doit-on se hâter en ce moment? Voici la raison: On s'aperçoit que la Russie, grande productrice de grain, s'est ressaisie et cherchera bientôt des débouchés pour écouler le surplus de sa production. Il faut aussi se rappeler que la Pologne a huit ou dix millions de porcs et que chaque année elle en aura cinq millions à vendre. Au Canada, nous n'avons que 4,800,000 porcs. La Suède cherche aussi à vendre en Grande-Bretagne. Or, si nous pouvions élever un plus grand nombre de porcs, exporter le type d'animal qui convient et ainsi nous établir solidement sur le marché anglais, ces autres pays pourraient difficilement nous en déloger. Mais on ne pourra y arriver qu'en éduquant nos cultivateurs et en leur démontrant le type exact de porc dont on a besoin.

Je suis heureux que le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) soit ici. En effet, lorsque nous discutions les crédits du service du bétail, il a bien voulu promettre qu'un jour on ferait une démonstration, soit à la station agronomique, soit à l'un des établissements de salaison, pour indiquer exactement ce qu'on entend par porc à "bacon". Cette démonstration ferait voir le type d'animal qu'on a besoin d'élever pour le marché anglais. Le ministre a maintenant une excellente occasion de remplir sa promesse. Il y a un grand nombre de députés ici qui sont cultivateurs, d'autres qui s'intéressent d'une façon générale à l'agriculture et si cette démonstration avait lieu, ce serait autant de missionnaires qui pourraient propager l'information aux quatre coins du pays. J'espère donc que le ministre profitera de l'occasion qui se présente pour faire cette démonstration avant la fin de la session.

Il n'y a pas de raison pour que nous ne puissions pas battre nos concurrents sur le marché anglais, même un concurrent comme le Danemark. Parce qu'ils se sont appliqués et qu'ils ont bien étudié les types demandés en Grande-Bretagne, les éleveurs danois ont pu se créer dans le Royaume-Uni un marché que pas un autre pays n'y possède. En moyenne leur bacon est probablement le plus haut coté tout le long de l'année. Mais nous devrions pouvoir battre le Danemark, car aujourd'hui les éleveurs danois importent plus de 60 p. 100 du grain qui leur est nécessaire pour élever leurs porcs et aussi pour leurs vaches laitières, tandis qu'au Canada nous cultivons notre grain sur place et nous expédions notre produit sous la forme plus concentrée du bacon et aussi du beurre. Si l'on considère que ce que j'ai dit est important, je suggérerais, pour activer la production, de profiter de cette occasion-ci pour encourager, de la façon que j'ai décrite en discutant la question du transport maritime, la distribution d'animaux reproducteurs, afin de stimuler et d'augmenter le plus tôt possible notre rendement à cet égard.

J'arrive maintenant à la question des bêtes à cornes. Je suis heureux de constater que nous en exportons de plus en plus en Grande-Bretagne, surtout quand je pense que voilà trente ans que les gouvernements libéraux et conservateurs luttaient pour faire lever l'interdiction dont notre bétail était frappé. En 1922, nous avons exporté en Grande-Bretagne 18,475 bêtes à cornes; en 1923, le nombre s'est élevé jusqu'à 56,672 et en 1924, à 79,435. En outre, les prix se sont légèrement améliorés. Il y a un fait très intéressant qui s'est produit au sujet du commerce des bestiaux dans le monde entier et qu'on n'attendait pas du tout, il y a quelque temps. Je pourrais peut-être l'exposer. En 1921, les prix baissèrent de 50 p. 100 et à cause des bas prix du marché anglais, l'élevage se faisait à perte en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans l'Amérique du Sud. A quoi est dû le changement? Le surplus de 1924 a complètement disparu et la perspective aujourd'hui, pour l'éleveur de bestiaux est plus encourageante qu'elle ne l'a jamais été depuis quelque temps. La situation était tellement critique en Argentine en 1922 qu'on détruisit là-bas des centaines de milliers de veaux à leur naissance. En outre, beaucoup de terrains servant de pâturages aux bestiaux furent labourés et aujourd'hui on y cultive des céréales. Le continent européen jusqu'à l'époque de la guerre consommait surtout du porc; c'est ce qu'on y importait le plus. Depuis la guerre, on s'est habitué là-bas à manger du bœuf et heureusement à la viande congelée; c'est une bonne chose pour les éleveurs au sud de l'équateur. Les Européens se contentent du bœuf congelé, parce qu'ils mangent leur viande bouillie ou en ragoût; ils y ajoutent différentes épices qui en déguisent le goût, de sorte qu'ils ne s'aperçoivent pas de la différence entre la viande fraîche et la viande congelée, comme l'avaient constaté les Anglais, il y a nombre d'années. Ce commerce a augmenté considérablement en Europe. La consommation du

bœuf congelé a sauté de 113,240 tonnes qu'elle était en 1922 à 223,000 tonnes en 1923 et à 459,000 tonnes en 1924.

Cette viande a été consommée en France, en Belgique, en Espagne, en Italie, en Hollande, en Tchéco-slovaquie, en Autriche et en Allemagne, et le commerce semble établi sur une base assez permanente. Comme elle trouve de nouveaux débouchés, cette viande n'est pas imposée au marché britannique et le résultat c'est que les Anglais doivent payer leurs viandes un prix légèrement plus élevé, chose dont le Canada bénéficiera en conséquence. La consommation de bœuf congelé sur le continent a eu un effet intéressant sur les Etats-Unis qui découvrent que leurs expéditions de porc dans cette partie du monde ont été réduites d'environ 50 p. 100. Or, nos cultivateurs peuvent s'aider beaucoup en élevant le bœuf. De fait, ils devraient prendre l'attitude—on me pardonnera ce conseil puisque je me suis occupé de ce commerce toute ma vie—de s'aider eux-mêmes, de faire de leur mieux dans toutes les circonstances. Bien qu'ils puissent compter sur un certain appui du Gouvernement et des associations d'élevage de bétail, ce sont, somme toute, leurs propres actes qui comptent. Durant certaines périodes de l'année, en particulier au cours des mois d'octobre, novembre et décembre, si vous traversez les provinces des Prairies, vous verrez des trains complets de bestiaux maigres envoyés au marché; ils ne sont qu'à demi-engraissés et certains sont de qualité tout à fait médiocre. Au cours des dernières années, l'amélioration des races a fait de sensibles progrès et nous en sommes arrivés au point—je crois que le ministre partage mon avis—où il est plus important de voir à ce que les animaux soient convenablement nourris avant d'atteindre le marché. Le cultivateur peut s'aider énormément en engraissant convenablement ses animaux. Il est encore un autre moyen d'améliorer sa situation et c'est d'éviter d'expédier tout son bétail et d'encombrer le marché pendant les mois que j'ai nommés; il devrait répartir ses expéditions durant tout l'hiver et le printemps. En agissant ainsi, il touchera un meilleur prix, quand c'est possible. Je sais que, dans certaines régions, des éleveurs achètent ce bétail maigre, l'engraissent et le revendent avec un joli profit.

Au sujet de l'immigration qui se relie directement non seulement à l'agriculture, mais aussi à notre prospérité nationale, je partage l'avis de ceux qui ont déclaré que c'était folie d'amenir au pays des colons pour concurrencer ceux qui s'y trouvent déjà, à moins d'être certains de leur donner le moyen vivre comme il faut. Cependant, les immigrants ne sont plus aussi faciles à trouver qu'il y a quelques années. Avec notre dette nationale de deux milliards et demi de dollars, nos quatre habitants au mille carré et nos 22,000 milles de chemins de fer de l'Etat qui nous occasionnent un déficit annuel de 60 millions et plus, vous comprenez combien il est nécessaire de remplir les vides si nous voulons placer nos réseaux de voies ferrées sur une base solide et si nous voulons faire face à nos obligations. Il y a deux ou trois manières de mettre nos chemins de fer sur un pied rémunérateur. Un moyen, peut-être le moins à désirer, serait pour le National-Canadien de concurrencer son rival, le Pacifique-Canadien de manière à trouver suffisamment de transports pour se placer sur une base rémunératrice. Cela serait malheureux à mon sens, parce que je crois que le Pacifique-Canadien mérite aujourd'hui des égards pour ce qu'il a accompli. Dans son genre, c'est une des plus vastes organisations de l'univers. Si l'un de nos réseaux transcontinentaux devait s'agrandir aux dépens de l'autre, cela serait malheureux pour tout le pays. Un autre moyen serait de peupler nos terres, de remplir les vides afin que les chemins de fer retirent des revenus de toutes les terres adjacentes à leurs voies. Cela sera nécessaire, même si les réseaux sont fusionnés jusqu'à un certain point ou si une entente d'exploitation existe entre les deux. Je favorise vivement un arrangement quelconque qui permettra l'exploitation à meilleur compte afin de réduire le déficit. Je crois qu'il est plus avantageux pour nous d'étudier et de mettre à effet un projet de ce genre que de continuer à payer des déficits d'année en année.

En ce qui touche l'immigration on ne s'est pas autrefois beaucoup occupé des provinces des Prairies. Nous entendons aujourd'hui des gens de toutes les parties du pays, de l'Atlantique au Pacifique, se plaindre du fait que les immigrants ne nous arrivent pas aussi nombreux qu'avant la guerre. Tout d'abord, les immigrants doivent payer des prix de passage bien plus considérables qu'autrefois. Actuellement, pour amenir d'un endroit de l'Europe ici un homme, sa femme et quatre enfants, il en coûte au moins $450. De plus l'immigrant doit avoir au moins $1,000 pour débuter dans l'exploitation d'une ferme. S'il a cette somme et habite l'Angleterre ou le continent européen, surtout le continent, il est en mesure, dans la situation actuelle, de se trouver petit personnage chez lui et il peut réussir aussi bien en y demeurant qu'en émigrant. Le Canada peut absorber un nombre considérable d'ouvriers de ferme et de cultivateurs, mais nous en sommes au point où ces hommes n'ont pas les fonds voulus pour venir ici, même s'ils le désirent. des honorables députés ont proposé d'admet-

tre les immigrants sans aucun discernement. A mon sens, ce serait là une très mauvaise politique. En premier lieu, ce serait peupler le pays de gens que nous ne désirons pas, accroître sérieusement le chômage et grossir les rangs des nécessiteux en hiver, car nombre de ces immigrants deviendraient à charge de la charité publique. De plus, il est à présumer que les plus débrouillards trouveraient moyen de passer aux Etats-Unis s'ils n'étaient pas satisfaits de leur sort ici, et que nous servirions ainsi d'une sorte de débarras pour nos voisins. Nous aimerions à avoir des Scandinaves. Je les ai observés aux Etats-Unis, surtout dans l'état de Washington, et dans l'Ouest canadien, où ils réussissent très bien. Ce sont de rudes travailleurs, soigneux et ordinairement très économes. Mais la Suède, la Norvège et le Danemark découragent absolument l'émigration et ne souffrent pas qu'on fasse de propagande chez eux. Une grande partie des immigrants nous venaient des Etats-Unis depuis quelques années, mais la situation a bien changé là et nos agents d'immigration, tout en cultivant de leur mieux les états de l'Ouest, n'y ont pas obtenu grand succès depuis quatre ans. Après la grande prospérité de la période de guerre durant laquelle les terres se vendirent jusqu'à $150 et $200 l'acre, survint la débacle qui d'ordinaire suit ces fièvres de spéculation et une centaine de mille fermiers des états de l'Ouest, surtout là où se pratiquait la culture unique prirent le chemin des villes. Les faillites de banques se multiplièrent aussi. Enfin, bien des cultivateurs de cette région qui désireraient venir s'établir au Canada, sont si grevés de dettes qu'il ne leur resterait pas, tout vendu, assez d'argent pour déménager.

Dans ces circonstances, ce sont donc les Iles-Britanniques qui offrent le meilleur champ de recrutement pour les immigrants. Même là cependant, la guerre a produit la gêne et bien souvent, des moyens de venir s'établir au Canada font défaut. C'est pourquoi le gouvernement anglais a voté en 1921, la loi connue sous le nom de loi de colonisation impériale, affectant 3 millions de livres chaque année durant quinze ans, à l'établissement de colons dans les différents dominions, chaque famille de colon ayant droit à 300 livres pour l'achat de bestiaux et d'instruments de ferme. Le gouvernement anglais coopère avec les dominions, et jusqu'à présent, l'Australie a grandement bénéficié de cette législation. Nous en avons profité dans une certaine mesure aussi, et nous devrions être en état de nous rendre compte avant longtemps du mérite de ce projet. Quant aux familles en état de pourvoir à leurs propres besoins, ceux qui sont renseignés en matière d'immigration me disent qu'il n'en est pas venu en moyenne, une par jour s'établir sur des terres. A venir jusqu'à la guerre, le courant d'immigration qui se dirigeait vers le Canada se maintenait, mais il a bien diminuer, ainsi que je l'ai fait remarquer, et dans les circonstances actuelles le seul moyen d'amener les immigrants est d'avoir un plan bien mûri de colonisation.

Autre point, peu populaire, mais qu'il importe de considérer, c'est l'importance d'aider de toutes manières le colon qui vient s'établir ici à se créer un foyer. L'on me dit qu'en bien des endroits, ces colons rencontrent en route des gens qui se mettent à les décourager et s'ils sont timides, le cœur leur manque avant qu'ils parviennent à destination. Cela est des plus regrettable.

J'ai dit que nous avions jusqu'à présent consacré principalement nos efforts à la colonisation des Prairies. Que l'on me permette d'insister sur l'urgence de rapprocher autant que possible les différentes régions du Canada en colonisant les terres inhabitées qui bordent la ligne du National-Canadien. Nous avons deux mille milles de voie traversant un territoire à peine établi, que l'on fusionne ou non les chemins de fer, il est impossible de compter les exploiter avec avantage sans la colonisation de ces terres, pour les alimenter et en rendre l'exploitation lucrative. Dans le Nouveau-Brunswick, le National-Canadien traverse sur un parcours de 200 milles environ une région en grande partie propice à la culture mixte. De même dans Québec, sur un parcours de 300 milles, et dans l'Ontario, sur une distance de 600 milles approximativement. Dans le nord de la Colombie-Anglaise se trouve un vaste empire intérieur, au sol fertile, au climat tempéré, où les conditions de vie seraient favorables, et où il serait possible de s'occuper d'élevage, d'industrie laitière et le reste. De plus, nous avons sur l'île de Vancouver une courte voie ferrée qui fait partie du réseau National-Canadien et qui traverse un territoire propre à la colonisation et où les colons ne pourraient que réussir.

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

Reprise de la séance

Les rapports des stations de démonstration agricole situées dans les provinces mentionnées, indiquent que ces terres sont très fertiles et capables de nourrir les milliers de cultivateurs qui désirent s'occuper de culture mixte; ces futures fermes conviennent à l'industrie laitières, à l'élevage, à l'aviculture, et le reste, et produiraient tout le fourrage nécessaire à l'hivernement des animaux de ferme. Je ferai remarquer qu'outre le sol fertile de ces districts, l'eau s'y trouve en abondance et les pluies assurent de bonnes récoltes annuelles; on y trouve du bois en abondance

pour la construction des clôtures, des maisons et des granges; le poisson et le gibier abondent dans tous ces districts; de plus, l'homme qui commence et ne dispose que d'un faible capital peut trouver un emploi dans les diverses industries, l'exploitation forestière, la fabrication des traverses de chemins de fer, les mines, les pêcheries et le reste, de sorte qu'il lui est possible de consacrer une partie de l'année aux travaux de la ferme et l'autre partie à un emploi rémunérateur.

Certains d'entre vous secoueront peut-être la tête à l'idée qu'un homme aille ouvrir une ferme dans la forêt au Canada aujourd'hui, mais permettez-moi de faire remarquer que ce pays a été colonisé par les pionniers qui se sont lancés en pleine forêt et on défriché leurs fermes dans des conditions beaucoup moins favorables que celles qui existent aujourd'hui. A cette époque, les débouchés étaient rares. Les moyens de transport ne les favorisaient pas. Ces gens n'avaient pas les chemins de fer, bien souvent les routes étaient encore à construire et celles qui existaient étaient dans un état affreux; mais, en dépit de tous ces désavantages, en hommes courageux, ils s'emparèrent de ces fermes, élevèrent de nombreuses familles, et ce sont les prédécesseurs de plusieurs des hommes d'affaires éminents que le Canada compte aujourd'hui. A cette époque, il leur fallait vendre leur porc, dans certains cas, 2c. et demi la livre, les œufs 15c la douzaine et le beurre à un prix minime, et il leur fallait échanger ces produits au magasin local pour des marchandises, de sorte qu'ils étaient à la merci du marchand. Celui qui prend une de ces fermes aujourd'hui se trouve dans une situation beaucoup plus favorable, car les marchés sont meilleurs, les moyens de transport existent partout, et sa situation ne peut se comparer à celle des premiers colons dont j'ai parlé. Naturellement, pour entreprendre ce genre de travail, il nous faut une autre classe de cultivateurs que celle de ceux qui s'occupent de culture en été et vont faire du tourisme en Californie pendant l'hiver. D'abord, il nous faut des hommes que le travail n'effraie pas et, ensuite, des hommes occupés pendant toute l'année seraient beaucoup plus satisfaits que ceux qui ne s'occupent que pendant une partie du temps. Cette colonisation est des plus importantes au point de vue du progrès de notre pays, et elle l'est surtout au point de vue de la solution du problème que présentent nos chemins de fer. Elle est aussi importante au point de vue du maintien de la Confédération, car il faut relier l'Atlantique aux prairies et ces dernières au Pacifique. C'est là, comme je l'ai dit, une question de grande importance pour ce pays. Le gouvernement fédéral, à mon avis, devrait

[L'hon. M. Tolmie.]

s'intéresser à cette question, et avec la coopération des gouvernements provinciaux et celui de la métropole—car ce dernier est désireux, comme je l'ai dit aujourd'hui, d'envoyer des colons au pays—on devrait pouvoir faire beaucoup en ce sens. Lorsque nous aurons trouvé la solution du problème que présente le rapprochement des différentes sections du pays à la satisfaction de tous, nous aurons alors réglé bien d'autres questions que nous étudions en ce moment. Le gouvernement fédéral, sous ce rapport, pourrait, je crois, même avancer les fonds nécessaires à ce genre de colonisation, et l'argent consacré à cette œuvre serait bien placé.

Après avoir parlé de l'importance de l'immigration pour notre pays, permettez-moi de traiter d'une autre question importante, celle de préserver les jeunes Canadiens nés ici. Je veux attirer votre attention, monsieur l'Orateur, sur quelques chiffres plutôt intéressants au sujet de la mortalité infantile en Canada. Et qu'il me soit permis de dire ici qu'après tout, le Canadien est le meilleur colon que nous puissions obtenir pour coloniser nos terres.

La moyenne de la mortalité infantile dans seize pays est comme suit:

	Par mille
Canada	86.8
Australie	52.7
Autriche	156.8
Belgique	115.3
Iles Britanniques	79.4
Danemark	85.4
Finlande	94.6
France	122.7
Allemagne	133.8
Japon	168.3
Pays-Bas	67.3
Nouvelle-Zélande	41.9
Norvège	57.9
Suède	64.6
Suisse	74
Etats-Unis	75.6

Pour le taux par mille de la mortalité infantile, vous voyez que le Canada occupe la onzième place. Dans les neuf provinces du Dominion, vous trouvez que la mortalité infantile est comme suit:

Colombie-Anglaise	66.8
Alberta	94.5
Saskatchewan	93.5
Manitoba	85.6
Ontario	84.9
Nouveau-Brunswick	106.4
Nouvelle-Ecosse	97.8
Ile du Prince-Edouard	88.9

On voit que le taux le moins élevé est celui de la Colombie-Anglaise, qui est de 66.8. Voici maintenant les derniers rapports de onze villes de 40,000 âmes et plus; ils datent de 1922 et sont comme suit:

Victoria	45.1
Toronto	90.4

Winnipeg	77.5
Vancouver	58.5
Hamilton	87.8
Ottawa	129.8
Calgary	80.5
London	91.9
Edmonton	89
Halifax	134.5
Saint-Jean, N.-B.	146.9

M. MERCIER: Quel était le pourcentage pour Québec?

L'hon. M. TOLMIE: Je n'ai aucune statistique pour Québec, je regrette de le dire.

M. MERCIER: En concluez-vous qu'il n'en existe pas?

L'hon. M. TOLMIE: Je n'ai rien conclu là-dessus; comme question de fait, je n'en ai pas ici. Dans ce cas-ci, on voit que Victoria, avec 45.1, a le taux le plus bas de mortalité infantile. Ceci est pour 1922, mais en 1924, Victoria a brisé tous les records de ce genre en réduisant le taux de sa mortalité infantile à 31.1 par mille. A la grande conférence de puériculture, tenue à Londres l'an dernier, les plus bas chiffres de la mortalité, pour la ville et pour la campagne, étaient au moins doubles du chiffre fourni par Victoria. Ce que je veux démontrer, c'est que ce résultat n'a pas été obtenu par hasard. Victoria possède un chef du service de santé très zélé, qui a organisé une méthode d'approvisionnement de lait propre, ou autant que possible. En 1922, la mortalité infantile dans cette ville était de 45.1. Ce chiffre fut réduit à 44.1 en 1923 et à 31.1 en 1924. Une autre preuve de la qualité du lait fourni dans cette ville, c'est qu'en 1924, aucun cas de mortalité infantile n'a été dû à des troubles digestifs. Le chef du service de santé de cette ville a obtenu la coopération constante de l'ordre des infirmières Victoria, organisation très bien connue pour l'excellent travail qu'elle accomplit. Ils ont mené ensemble une campagne d'éducation pour le soin des bébés. Cet ordre d'infirmières enseigne aux mères les soins à prendre avant la naissance de l'enfant; il en est résulté ceci: sur 1,000 naissances, le taux de mortalité des enfants nés vivants mais incapables de subsister était de 34.4 en 1922, de 25.4 en 1923 et seulement de 17.8 en 1924. Ceci démontre la grande utilité de ce travail.

Je ne crois pas que ces excellents résultats de la Colombie-Anglaise soient dus simplement au hasard. Qu'il me soit permis de dire que, dans cette province, nous avons eu recours à la tuberculinisation des troupeaux et que nous avons forcé les gens à améliorer les conditions sanitaires de l'industrie laitière depuis bien plus longtemps que dans toute autre province; il en résulte que plusieurs troupeaux sont indemnes de tuberculose depuis un très grand nombre d'années.

Ce résultat que Victoria peut montrer n'est qu'un nouvel avantage ajouté à ceux d'une ville déjà devenue fameuse pour son merveilleux climat, la pureté de son atmosphère, sa bonne santé en général et sa beauté naturelle, tous avantages qui en font l'une des villes les plus attrayantes du monde. Ce que l'on a fait dans la ville de Victoria et dans la province de la Colombie-Anglaise, on peut le faire partout ailleurs.

J'aimerais que le gouvernement fédéral accordât toute l'aide possible à cette œuvre, particulièrement à des associations comme le Victorian Order of Nurses et qu'il accordât surtout au ministre de l'Agriculture l'argent nécessaire pour faire les épreuves à la tuberculine afin de rendre nos troupeaux aussi sains que possible, car, à mon avis, il n'y a rien de plus important pour le pays que de sauver nos enfants.

Au début de mon discours, cet après-midi, j'ai dit que ce qu'il faut par-dessus tout au Canada c'est le commerce; que nous devons encourager autant que possible tout ce qui peut nous procurer des revenus. Un commerce très important mérite notre attention; il s'accroît rapidement et il a, l'an dernier, fait entrer 136 millions de dollars au Canada. Je veux parler du tourisme, des touristes qui voyagent au Canada pendant les mois d'été. J'ai dit que les recettes estimatives provenant de cette source s'élevèrent à 136 millions en 1924; elles se répartissent entre les provinces comme suit:

Colombie-Anglaise	$36,000,000
Alberta	20,000,000
Saskatchewan et Manitoba	10,000,000
Ontario	30,000,000
Québec	30,000,000
Provinces maritimes	10,000,000

On estime que les parcs nationaux produisirent 21 millions de recettes, tandis que le coût de leur administration ne s'élevait qu'à $1,250,000. On estime que les touristes procurèrent à la Californie du sud, en 1924, un chiffre d'affaires de 148 millions. Les habitants de la Californie font cette autre déclaration surprenante que 75 p. 100 des habitants et des capitalistes de cet état y arrivèrent d'abord en qualité de touristes, ce qui indique que le tourisme a la plus grande valeur possible au point de vue publicité. De fait l'on peut dire que les touristes d'aujourd'hui seront des habitants du pays en peu de temps. Je puis dire à ce propos que le tourisme contribue à créer une plus grande harmonie entre les deux pays voisins, qui ont vécu en paix l'un avec l'autre pendant cent ans, et à rendre plus cordiales nos relations

internationales. Le gouvernement fédéral, se rendant compte de l'importance de ce commerce et de l'étendue qu'il devrait prendre en quelques années, pourrait être de quelque secours en faisant plus de publicité pendant les époques de l'année où il est plus facile d'attirer les touristes au Canada.

Le gouvernement fédéral peut encore faire disparaître tous les obstacles que rencontre le touriste qui voyage en notre pays. Il est possible actuellement de partir d'Ottawa en automobile, se rendre au Sault-Sainte-Marie, pénétrer aux Etats-Unis et revenir au Canada, à Emerson (Manitoba). De là l'on peut se rendre à Princeton (C.-A.), à l'ouest de la région de Similkameen; puis aux Etats-Unis, pour remonter à Blain (Washington) et de nouveau, en Colombie-Anglaise. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise est à construire un bout de chemin au-dessus du cañon de Fraser et à travers le magnifique cañon de Hell, l'un des plus beaux paysages de la Colombie-Anglaise. Quand ce chemin sera terminé, dans peu de temps, il sera possible de se rendre en automobile d'Emerson (Manitoba), non seulement à Vancouver, mais plus loin dans la région des prairies. Actuellement l'on permet à un touriste américain de demeurer trente jours au Canada. Il doit, à la fin de cette période, sortir du pays ou demander une prolongation du délai. S'il veut demeurer plus longtemps au Canada, il doit déposer une garantie de $25. Plusieurs habitants de l'Ouest m'ont écrit exprimant le désir que le délai soit prolongé de un à trois mois, afin de permettre au touriste de venir de l'Est, prendre le temps de traverser le pays sans se hâter et retourner chez lui par la côte occidentale, en ayant amplement de temps pour faire ce trajet. J'engage fortement le Gouvernement à accorder la plus sérieuse considération à cette question, et j'espère qu'il le fera.

Il est un autre point à propos duquel le gouvernement fédéral pourrait être de quelque secours à la ville de Victoria en particulier, qui en serait vraiment fort satisfaite. Près de Victoria, à William Head, se trouve une station de quarantaine. Les paquebots venant de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de l'Asie passent par le détroit Juan-de-Fuca et s'arrêtent à la station de quarantaine avant d'atterrir à Victoria. Ils y restent très souvent deux ou trois heures; les touristes peuvent débarquer, les habitants de Victoria peuvent rencontrer les voyageurs et tout le monde est content. Mais parfois, quand ils mouillent aux quais maritimes de Victoria, les employés du service de l'immigration prennent tant de temps à examiner les voyageurs avant de leur permettre de débarquer que l'obscurité tombe parfois, ou que l'escale du paquebot est si près de sa fin qu'il ne vaut pas la peine de débarquer pour visiter la ville. Nous aimerions que le Gouvernement donnât instruction à son agent d'immigration d'accompagner le pilote à William Head, pour monter avec lui à bord du navire; de cette façon l'agent pourrait commencer là l'examen qu'il doit faire subir et à l'arrivée du navire au dock à Victoria il en aurait à peu près fini et les passagers pourraient descendre immédiatement, tandis que la population de Victoria pourrait un peu plus les faire profiter de son hospitalité.

En peu de mots je veux aussi traiter d'un autre sujet. En 1873 deux ou trois goélettes faisaient voile de Victoria pour s'en aller faire la chasse au phoque dans le nord de l'océan Pacifique, en vue de faire le commerce de fourrures. En peu de temps cette entreprise se développa; au point qu'il y a quelques années on comptait cinquante-neuf bateaux adonnés à cette industrie, dont vivaient quinze cents personnes. C'était devenu une grosse affaire et elle rapportait de beaux bénéfices. Je dois dire que les colonies de phoques sur l'océan Pacifique où l'on a découvert les premières espèces, se trouvent exclusivement sur des îles au large des côtes de la Russi, du Japon et sur l'île Prybiloff dans la mer de Behring, propriété des Etats-Unis. Ceci est très important, car les navires qui partaient de Victoria et faisaient la chasse du phoque depuis nombre d'années ont établi le droit des gens de la Colombie-Anglaise à cette industrie, parce que nous n'avons pas de colonies de phoques sur notre territoire. En 1886-1887, les Etats-Unis firent fermer la mer de Behring à la navigation; l'Angleterre protesta prétendant que c'était une partie de l'océan. Il s'ensuivi que des conférences eurent lieu et des conventions furent passées les unes après les autres, à Paris, à Québec et à deux ou trois autres endroits avec le résultat que les Canadiens à la suite des règlements mis en vigueur par des conférences furent, en définitive, mis dans l'impossibilité de continuer leurs affaires. Et depuis trois ans ces bateaux mouillent dans les eaux de Victoria; on espère toujours qu'on en viendra à une entente et que la chasse pourra être reprise. Toutefois, au cours de ces trois ans, tandis que ces bateaux étaient retenus à Victoria, quatre autres chasseurs de phoques prirent la mer, au mépris des règlements, sans tenir compte du traité, et illégalement s'adonnèrent à leur industrie. Quand la commission siégea pour attribuer des compensations à ceux qui avaient été privés des bénéfices de leur chasse, elle n'en accorda qu'à ces quatre bateaux violateurs des lois, sans rien

attribuer aux autres. C'est ainsi qu'ils furent récompensés de leur esprit d'entreprise.

En 1911, l'Angleterre, les Etats-Unis, le Japon et la Russie adhérèrent à une convention défendant la chasse au phoque jusqu'à 1926. La Grande-Bretagne aura droit à 75 p. 100 de la valeur des peaux conservées; à l'heure actuelle son revenu de cette source s'élèverait à $694,548. A l'entrée en vigueur de cette convention, en 1911, le professeur Elliott, une autorité reconnue en cette matière, estimait que ce revenu devrait s'élever à $7,250,000. Le professeur Elliott a dû faire erreur lourdement ou il y a quelque qui ne va pas. Un avis de douze mois est nécessaire pour mettre fin à cette convention, et j'ai ici une résolution portant l'approbation de la chambre de commerce et du conseil de ville de Victoria demandant que cet avis de douze mois soit donné pour que, une fois la convention rappelée, les chasseurs de phoques de Victoria puissent reprendre leurs opérations. Avec la permission de la Chambre, je vais faire consigner cette résolution au hansard.

Elle porte la date du 6 avril 1925, et se lit comme suit:

Considérant que le traité au sujet de la chasse pélagique du phoque expire l'année prochaine;

Considérant, qu'avant ce traité, la chasse du phoque à fourrure était une importante industrie de la Colombie-Anglaise, donnant du travail à un grand nombre de blancs et d'Indiens, et contribuant pour beaucoup à la prospérité de la côte du Pacifique, et qu'il y a lieu de reprendre cette industrie;

Et de plus considérant qu'il est opportun d'encourager toute industrie propre à former et à accoutumer les jeunes gens à la vie de la mer,

L'exécutif de la chambre de commerce de Victoria s'oppose au renouvellement du traité concernant la chasse pélagique du phoque et demande qu'on communique avec le gouvernement du Dominion pour le prier de ne pas renouveler ledit traité; l'exécutif demande en outre qu'en décembre prochain, avis par écrit soit donné aux autres parties de l'intention de ne pas renouveler le traité, cet avis, à l'expiration de quatorze ans prévus par le traité, se trouvant être donné douze mois avant la date de l'expiration.

Il est de plus décidé que copie de cette résolution, avec des lettres demandant leur concours, soient adressées aux représentants de Victoria tant à la Chambre des communes qu'au Sénat.

J'ai le ferme espoir que le Gouvernement va donner toute son attention à cette résolution et qu'il l'étudiera avec soin sous toutes ses faces. La population de Victoria saura gré au Gouvernement s'il comble son désir et recommande l'abrogation de ce traité.

Comme j'ai déjà beaucoup parlé de ce qu'il y aurait à faire pour améliorer notre position, je veux maintenant faire voir comme nous sommes en retard pour ce qui en est de nos travaux de défense. Au cours de la guerre il nous a été donné de nous rendre compte sur le Pacifique de notre manque de protection contre l'ennemi. Dans ce temps-là un croiseur allemand très actif n'a pas cessé de circuler sur le Pacifique et nous ignorions à quel moment il aurait pu nous attaquer.

Sans l'intervention des Anglais qui obtinrent les services de l'un de leurs alliés pour nous protéger, nous aurions probablement subi des dégâts considérables à cette époque. Tout le monde reconnaîtra qu'en dépit de la fin de la guerre, le monde ne jouit pas d'une très grande tranquillité. Nous savons que les pays s'arment de tous côtés. Nous avons des concurrents commerciaux, il se pose plusieurs questions internationales susceptibles de faire éclater la guerre en tout temps, et, à mon sens, ce serait folie de nous endormir dans un sentiment de fausse sécurité ou d'imiter l'autruche, de nous enfouir la tête dans le sable et de nous croire en sécurité. Mieux vaut envisager le problème et concevoir quelque projet de défense au meilleur de notre connaissance, et le mener à bonne fin.

En matière de défense navale, il semble bien que les grandes puissances ne sont pas convaincues que tout danger de guerre est disparu. J'ai ici la copie d'un Livre blanc publié à Londres, le 4 mars, et fournissant des détails sur le nombre de vaisseaux de certains types possédés par divers pays, et ces navires sont très puissamment armés. Voici un tableau comparatif de ces navires:

	Croiseurs	Contre-torpilleurs	Sous-marins
Empire britannique.. ..	8	2	4
Etats-Unis..	9	12	15
Japon..	11	36	59
France..	9	23	28
Italie..	5	26	20

Je citerai la dépêche suivante:

L'amirauté donne des détails sur le plan de plusieurs des nouveaux vaisseaux étrangers énumérés dans le Libre blanc, mais omet discrètement tout détail touchant nos propres navires.

Nous apprenons ains que tout probablement les nouveaux croiseurs japonais de la classe du *Nachi* porteront le colossal armement de douze canons de 8 pouces. Il est à présumer que ces pièces seront installées sur quatre tourelles, et la bordée d'un tel croiseur serait de 3,000 livres, cinq fois autant que celle des croiseurs antérieurs au *Washington*.

Les nouveaux croiseurs français auront un armement de huit canons de 8 pouces et les nouveaux croiseurs italiens, aussi.

Ce fait indique fort clairement que les grandes puissances ne sont pas persuadées de la disparition de tout péril de guerre. Si nous envisageons notre cas, nous constatons que nous sommes presque hors d'état de nous défendre aujourd'hui. Nous oublions que notre état de désarmement ne nous met pas à l'abri de l'attaque, et que nos pertes, en cas d'attaque, seraient simplement énormes. Dans le Pacifique, l'ennemi détruirait notre commerce et prélèverait des contributions dans

nos villes, détruirait peut-être les villes de la côte. Il ruinerait les houillères de l'île Vancouver et détruirait les bassins de radoub et les quais en général, ainsi que nos élévateurs. Et durant la saison de sécheresse estivale, il incendierait pour des centaines de millions de bois que nous ne pourrions jamais remplacer. Nos moyens de défense, jusqu'à présent, contre la possibilité d'attaques, comprennent deux contre-torpilleurs et quatre chalutiers. Ceux-ci ne passent point pour navires de guerre en nul pays, à ma connaissance, sauf le Mexique, qui ne compte pas au nombre des puissances. Ces contre-torpilleurs ne possèdent pas les cabines nécessaires pour servir de vaisseau-école, de sorte que les exercices n'y peuvent se faire qu'au cours d'un voyage d'une journée. Les chalutiers sont de lents petits navires filant environ neuf nœuds dans des circonstances favorables et par un beau temps, et durant un coup de vent, c'est à peine s'ils peuvent faire quatre nœuds. Je crois savoir qu'ils ne peuvent mettre des chaloupes à la mer en gros temps et ne peuvent remorquer. Et quiconque connaît le moindrement le Pacifique sait quel temps il y fait en certaines saisons. Ces chalutiers ne répondent pas non plus aux exigences au point de vue sauvetage, et, sous ce rapport, on ne devrait utiliser que les meilleurs appareils. En cas de naufrage, les pertes de vies pourraient être sérieuses sur des navires pareils.

Sur la côte est, l'organisation navale est à peu près la même, sauf l'occasion de faire l'exercice avec la marine anglaise aux Antilles, en certaines saisons.

A mon avis, le corps des marins est de premier ordre à tous égards et la plupart d'entre eux ont eu l'occasion, durant la guerre, de servir en coopération avec la marine anglaise. Vous pouvez vous imaginer quels sont leurs sentiments lorsque après avoir pris part à la guerre, ils doivent se contenter du piètre matériel à leur disposition. Ils patientent d'année en année dans l'espoir qu'il finira par se produire une amélioration sensible dans notre corps naval. Ils ne reçoivent pas de pension ni d'allocation de service et j'attire sur ce point l'attention du ministre de la Défense nationale (M. Macdonald), afin qu'il mette ces hommes sur un pied d'égalité avec nos corps de défense. Il y a la réserve royale navale canadienne et aussi la réserve royale de volontaires, qui font bonne figure toutes deux et dont les officiers peuvent permuter dans la marine anglaise dans certaines conditions. En étudiant la question navale, nous devons nous rappeler qu'il faut environ quatre ans pour former un marin ou un canonnier de marine, et sept ans pour former un officier.

[L'hon. M. Tolmie.]

Ainsi, on voit qu'il faut du temps pour la formation des équipages. En ce qui regarde les mesures défensives à prendre, c'est l'affaire des experts. Si j'ai exprimé mon avis dans les questions agricoles, je ne me risquerais pas à en faire autant pour la question de la défense navale, car je n'ai pas de connaissances spéciales sur ce sujet. Je voudrais cependant, faire part à la Chambre d'un vœu adopté par le Air Force Club de la Colombie-Anglaise. Avec la permission de l'Assemblée je le communiquerai au service sténographique.

En voici le texte:

Considérant que, dans le plan général de la défense du Canada, et tenant compte des conditions de la guerre moderne, il y a lieu de songer aux moyens de résister à l'attaque de l'ennemi par la voie des airs;

Considérant que la création d'une force aéronautique défensive capable de coopérer avec les forces actuelles ou futures qui assureront la défense du Canada sur mer et sur terre est de toute première nécessité;

Considérant que pour des raisons d'ordre budgétaire il est impossible d'entretenir des forces aéronautiques suffisantes,

Emet le vœu que le ministère de la Défense nationale de la Conédération du Canada accorde toutes l'attention qu'elles méritent aux propositions ci-après et y donne la suite qu'elles comportent:

1. Qu'une réserve aéronautique soit créée en supplément de la force aérienne royale-canadienne;

2. Que l'effectif de cette réserve soit composé avec des membres des clubs aéronautiques de chaque province dûment reconnus;

3. Que l'instruction des effectifs soit donnée aux dépôts ou stations des forces aériennes et sous la direction des officiers de ce corps;

4. Qu'une distribution supplémentaire de matériel soit faite à chaque station des forces aériennes pour assurer l'instruction des recrues, suivant les besoins particuliers de chaque localité;

5. Que les besoins de la Colombie-Anglaise à cet égard soient satisfaits les premiers, vu que les conditions du climat permettent de donner l'instruction durant les douze mois de l'année à la station aéronautique de Jéricho, près Vancouver;

6. Que l'instruction commence aussitôt que possible à la station de Jéricho par les membres du club aéronautique de la Colombie-Anglaise; dans les conditions prévues sous le n° 3 ci-dessus, étant entendu que tous les membres actifs du club ci-haut nommé passeront de droit dans la réserve aéronautique (voy. n° 1), et tous ces membres actifs seront instruits ou instruits de nouveau, suivant qu'ils auront déjà ou non fait des envolées, l'étendue de leur instruction étant laissée au choix de l'officier qui en sera chargé ou du commandant de la station.

Nous pensons qu'en adoptant le plan qui vient d'être tracé le Canada serait assuré d'avoir en tout temps à sa disposition, avec le moins de frais possibles, une excellente force aérienne, possédant une mobilité et une valeur militaires de premier ordre, soit comme troupe de couverture, soit comme corps destiné à coopérer avec les forces navales et militaires chargées de la garde des côtes maritimes de la Colombie située le plus près de la zone probable dans laquelle se livrera la prochaine guerre où le Canada pourrait se trouver engagé pour sa défense.

Que fait le Japon? Il possède la troisième marine du monde; il est bien organisé et il crée plusieurs stations navales dans le Paci-

fique. De leur côté, les Etats-Unis se préparent hâtivement à toute éventualité. Ils ont pourvu à leur défense navale sur trois points, pour laquelle il leur faut de nombreuses troupes. Ils sont puissamment fortifiés sur l'Atlantique; le canal de Panama et leur frontière du sud sont également pourvus d'ouvrages défensifs. La côte du Pacifique ainsi que les îles Hawaï et les Philippines sont garnies de fortifications. Ils ont des bases navales sur tous ces points.

Ils ont trois postes militaires en Alaska et il est question d'établir une base navale à Dutch-Harbour. Au fond de Puget-Sound s'élèvent six redoutables forts. En outre, les Etats-Unis possèdent une forte base navale à Bremerton pourvue d'un bassin de radoub de 700 pieds de long. Ils construisent en ce moment des installations pour recevoir toute l'escadre du Pacifique-Nord. Aux bouches du fleuve Columbia ils entretiennent une garnison importante. Ils ont fortifié la Californie, y maintiennent des stations d'instruction navale, des casernes d'infanterie de marine, des stations d'aéronautique pour l'armée et la marine, des bases de contre-torpilleurs et des réserves immenses d'huiles et d'essence. A Hawaï ont été érigés des forts très puissants et une station navale est en construction à Pearl-Harbour qui sera défendu par des pièces de 16 pouces de diamètre. Pour défendre le canal de Panama, ils ont monté quatre canons de 16 à chacune des deux extrémités et ils y auront, toujours près à prendre l'air, quarante hydroplanes, sans compter d'autres ouvrages défensifs.

Il apparaît clairement que les Etats-Unis ne se fient pas trop aux conférences de paix. Puisque le Japon et les Etats-Unis augmentent leurs armements, le Canada doit lui aussi penser à ce que lui réserve l'avenir. Notre pays est dans une position plus favorable que les Etats-Unis pour assurer sa défense. D'abord, il n'est pas probable qu'aucune armée puisse venir nous attaquer par le nord, pas même par la baie d'Hudson. Au nord de l'Atlantique, sur la côte du Labrador et celle du Saint-Laurent jusqu'à l'embouchure du Saguenay, une attaque n'aurait aucune chance de se développer. Notre frontière stratégique à l'est est formée des côtes de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de Gaspé. Nos côtes maritimes du Pacifique, qui sont très découpées, doivent mesurer une étendue de 10,000 milles, en tenant compte des îles et des infractuosités du littoral. Il existe peu d'endroits le long de ces côtes ou l'on pourrait y conduire un chemin de fer ou une route praticable; d'autres parties sont si tourmentées qu'un débarquement de troupes est impossible. Les longs bras de mer et les fjords qui s'avancent dans l'intérieur faciliteraient la défense côtière.

En cas de guerre entre le Japon et les Etats-Unis, la grande question serait de maintenir une complète neutralité. Sur toute l'étendue du littoral du Pacifique, l'un des belligérants aurait tout le loisir d'établir une base de sous-marins et le Canada serait entraîné dans des complications internationales, à moins que nous ne soyons en mesure d'observer une stricte mentalité.

Nous pourrions espérer, c'est vrai, l'assistance de la flotte anglaise; cela pourrait prendre quelque temps toutefois avant que la flotte soit en état d'appareiller, comme cela est arrivé au début de la dernière guerre, d'autant plus que son activité doit s'étendre sur toutes les mers du globe afin de protéger tous les dominions britanniques, Ces délais pourraient assumer une gravité très sérieuse advenant le cas où nos moyens de défense ne seraient pas suffisants en attendant les événements.

Des moyens de défense sur le littoral du Pacifique suffiraient, étant donné la nature de la côte et de l'intérieur, à faire hésiter n'importe quel ennemi pendant quelque temps avant de nous attaquer.

Je le répète toutefois, les plans à élaborer pour la défense du pays devrait être exclusivement laissés entre les mains des experts; cependant, je suggérerais la procédure suivante, dans les circonstances: Il est possible que le Canada soit entraîné dans une guerre en n'importe quel temps, et nous serions absolument privés de tout moyen de défense. Personne plus que moi ne se rend compte de la nécessité de pratiquer la plus stricte économie, de sorte que je suis loin de proposer que nous marchions de l'avant et érigions des fortifications considérables pour la défense du pays. J'inclinerais plutôt à proposer que nous appliquions toute notre attention à élaborer un plan de défense; nous pourrions ensuite exécuter graduellement les travaux de fortifications qu'il comporterait; nous y ajouterions chaque année tant que nous n'aurions pas terminé l'exécution de travaux défensifs efficaces. Voilà l'idée que je soumets à l'attention du Gouvernement et surtout à celle du ministre de la Défense nationale (M. Macdonald).

M. RINFRET (Texte): Monsieur l'Orateur, je désirerais brièvement exprimer mes vues sur le budget, et le faire en français. On a parfois reproché aux députés canadiens de cette langue de ne pas se servir assez souvent du français quand ils prennent part aux discussions de cette Chambre. Personne plus que moi, monsieur l'Orateur, n'est désireux de maintenir nos réclama-

tions en faveur des droits du français. Ai-je besoin d'ajouter que, quand nous nous exprimons dans une autre langue que la nôtre, nous ne le faisons pas parce que cela facilite notre travail ou parce que nous croyons que nous pourrons plus aisément nous exprimer dans une langue qui nous est étrangère. Mais il peut être nécessaire, dans un débat rapide, où les opinions sont échangées au cours de la même séance et où le vote doit être pris le même soir, il peut être nécessaire, si on veut faire connaître à la Chambre précisément ces droits français, de les énoncer dans une langue qui puisse être comprise par ceux à qui elle s'adresse.

Quelques DEPUTES: Très bien!

M. RINFRET: Et c'est pourquoi les députés canadiens français, dans cette Chambre, s'expriment assez souvent en anglais, parce qu'ils désirent maintenir dans le parlement du Canada l'influence de la province qu'ils représentent. Au lieu de leur en faire un reproche, je suis d'avis qu'on devrait plutôt les féliciter de l'effort inévitable qu'ils sont obligés de faire pour en arriver là. Mais je comprends également que, si nous poussions trop loin ce souci, il y aurait danger que l'on n'entendît pas assez souvent les beaux accents de la langue française au parlement; il est d'autres discussions, de celles qui se prolongent davantage, où il est désirable, au contraire, que l'on s'exprime en français. Et pour moi, la discussion du budget, ou celle en réponse à l'adresse qui nous vient de Son Excellence, sont des occasions où l'on peut sans inconvénient le faire. Un bon nombre de mes collègues ont usé de ce droit, avant moi, durant le cours de ce débat, et c'est avec plaisir que je suis leur exemple.

Un comité s'occupe en ce moment de reviser les règlements de la Chambre, et, par la porte entrebâillée de ce comité, nous avons déjà entendu dire que l'une de ces révisions tendra à limiter les discours des députés à une demi-heure. C'est mon intention, monsieur l'Orateur, avant même que cette règle ne soit soumise à la Chambre ou qu'elle y soit approuvée, de me l'appliquer à moi-même, et je tâcherai de m'exprimer de la façon la plus concise.

Je voudrais d'abord exprimer mon étonnement de voir qu'au cours de ce débat on ait fait si peu mention du tarif. A entendre les députés de l'opposition, l'an dernier, et quelquefois même aussi quand ils font des discours devant les auditoires du pays, la question la plus importante était la question du tarif. Et, cependant, nous avons entendu un bon nombre de députés de l'autre côté, nous avons également pris connaissance du maigre et famélique amendement du député de York-Ouest (Sir Henry Drayton), et nous y avons constaté qu'il n'y était pas fait la moindre mention du tarif. J'ai hâte d'entendre le chef de l'opposition pour voir s'il ne suivra pas l'exemple de ses lieutenants à ce sujet et s'ils n'ont fait qu'obéir à des instructions formelles de sa part. Le chef de l'opposition (M. Meighen) se retranchera sans doute derrière la prétention qu'il a déposé au feuilleton de cette Chambre une motion qui traite de protection et qui développe sa politique à ce sujet. Il a déjà, à maintes reprises, usé de ce subterfuge pour éviter de se laisser entraîner sur ce terrain par des questions ou par d'autres procédures. Je commence à croire, monsieur l'Orateur, que quand le chef de l'opposition a déposé cette motion au feuilleton, au commencement de la session, ce n'était pas dans le but de la discuter; mais plutôt pour se donner une excuse de ne pas le faire quand, dans des occasions comme la présente, il serait appelé à se prononcer, lui et les siens, d'une façon définitive sur le budget.

M. ARCHAMBAULT: Très bien!

M. RINFRET: Et pourquoi cela? Pourquoi a-t-il fait, par l'entremise de son lieutenant, présenter un amendement où ne sont pas incluses ses vues sur le tarif? Il a voulu entraîner derrière lui,—ce qui est facile—, la toute petite phalange de ceux qui l'appuient dans cette Chambre; mais il a voulu aussi tendre une main non tarifaire à tout un groupe de députés fermiers, qui pensent d'une façon absolument contraire à la sienne sur le tarif, mais qui peuvent avoir d'autres raisons de désapprouver le Gouvernement.

Le parti conservateur, l'an dernier, avait prédit que le Gouvernement King allait abattre complètement toutes les barrières tarifaires. Dans la ville de Montréal, monsieur l'Orateur, on publiait à l'avance les photographies des usines, lesquelles, prétendait-on, allaient fermer leurs portes dans le cours de l'année. Cette année, l'opposition est toute désappointée de voir que, dans le présent budget, non seulement le Gouvernement n'abaisse pas le tarif, comme on l'avait prédit; mais que même, sur certains points, il le redresse dans un sens opposé. Et, à mon avis, c'est là une excellente politique, une politique de bon sens et de sens commun. Le tarif, d'après moi, ne doit pas être une question de doctrine. Il m'amuse toujours, je ne vous le cache pas, d'entendre dans cette Chambre certains députés pour lesquels il n'existe qu'une règle de conduite en matière tarifaire: si vous abaissez le tarif, c'est une politique excellente, et si vous l'élevez, c'est une politique condam-

nable. Et vous en avez d'autres qui, cédant au même mouvement, mais en sens inverse, prennent absolument la même attitude en faveur de ce qu'ils appellent le protectionnisme. J'ajouterai que le tarif ne doit pas être non plus basé sur des considérations locales. Très souvent un député qui se dit modéré en matière de tarif prend l'attitude qui suit: Il exige de la protection pour les industries qui sont dans son comté et il est parfaitement disposé à ouvrir les barrières pour celles qui se trouvent dans les comtés voisins. Je ne suis pas d'avis qu'on doive envisager le tarif de cette façon. Je crois, au contraire, que le tarif est avant tout une question d'affaires, un ajustement à établir entre les différents intérêts du pays. Le Gouvernement actuel a eu raison, l'an dernier, d'abaisser le tarif sur les instruments aratoires, car il voulait par là apporter de l'aide à la classe agricole qui en avait besoin, et les événements ont prouvé que cet abaissement du tarif avait donné d'excellents résultats.

M. BOUCHARD: Très bien!

M. RINFRET: Mais je dis également que le gouvernement actuel a raison, cette année, d'élever le tarif sur le charbon; car, en ce faisant, il ajuste une situation qui était extrêmement compliquée et extrêmement désavantageuse à nos producteurs canadiens de charbon. Et cette fois encore il fait preuve de sagesse. Pour ma part, j'approuverai avec satisfaction un budget présentant, d'un côté, des réductions de tarif, là où elles peuvent être utiles à certaines classes du pays; mais sachant aussi élever les droits là où cela est nécessaire. En d'autres termes, j'appuie une politique tarifaire qui, s'éloignant de la doctrine et de la théorie, ne s'inspire que des intérêts pratiques du pays.

Et, à ce sujet, je voudrais faire cette observation: On a accoutumé, dans un certain groupe, de confondre le mot protection avec les mots tarif élevé. Je maintiens, moi, que la seule façon de protéger l'industrie n'est pas nécessairement de relever le tarif. Ainsi, par exemple, l'an dernier, en abaissant le tarif sur la matière première qui entre dans la fabrication des instruments aratoires, le Gouvernement protégeait d'une part ces industries dans la mesure où il les avait exposées d'une autre à la compétition étrangère.

Les industries de ce pays sont étagées dans la fabrication. Il m'est arrivé à moi-même, au cours d'une session du Parlement, d'avoir des représentations de la part de deux industriels qui demandaient, comme protection, des mesures absolument contradictoires. Et pourquoi? Le premier industriel, lui, qui se trouvait situé dans le comté de mon bon ami de Rouville (M. Morin), fabriquait un produit complet; et ce qu'il demandait, c'était un tarif élevé sur le produit achevé. Au contraire, un autre fabricant recevait de l'étranger un produit qu'il se contentait de compléter, son intérêt, à lui, était qu'on laisse entrer en franchise ce produit à demi prêt, tandis que l'industriel qui le fabriquait voulait qu'il soit protégé par un droit. Vous ne pouvez pas, par le même tarif, protéger également toutes les industries; si vous libérez les matières premières, vous en protégez certaines plus efficacement que si vous aviez une muraille tarifaire uniformément élevée.

Vous pouvez encore aider l'industrie, d'une façon indirecte, en facilitant l'exportation des produits à l'étranger, en obtenant pour ces produits des réductions tarifaires dans les pays où ils doivent être expédiés. Et, par conséquent, monsieur l'Orateur, c'est une erreur indiscutable que de confondre le terme protection avec le terme tarif élevé, car très souvent il y a une contradiction pratique dans les effets de l'un et de l'autre.

En ce qui touche la préférence britannique, je crois que nous pourrions avec avantage étudier cette question. Si j'avais un reproche à en faire, ce serait peut-être qu'elle est trop générale. De même que je n'admets pas un tarif doctrinaire, je voudrais également que, au lieu d'avoir établi une préférence vis-à-vis de l'Angleterre qui soit horizontale, on l'ait établie avec une certaine souplesse et une certaine discrétion. Je crois qu'on peut examiner aujourd'hui s'il n'est pas des produits sur lesquels elle pourrait être diminuée ou même retranchée. Je voudrais bien aussi que cette préférence nous vaille une certaine mesure de réciprocité de la part de l'Angleterre. Mais je lis avec intérêt, dans les journaux de ce soir, que, dans le budget du gouvernement impérial actuel, il est question de rétablir les fameux droits McKenna. Il est possible que ce rétablissement permette au gouvernement anglais de nous concéder à son tour des faveurs sur les produits étrangers.

Je voudrais maintenant, monsieur l'Orateur, vous dire un mot de la question des transports. Elle se présente à nous sous divers aspects. Cette année, le Gouvernement veut d'abord essayer, par la compétition d'une compagnie subventionnée, d'exercer un contrôle sur les taux océaniques. Cette question a été référée à un comité spécial. Ceux qui suivent les séances de ce comité savent combien elle est complexe, et pour ma part je me garderai bien de la traiter avant que les travaux de ce comité ne soient terminés. Mais je pourrais peut-être demander à certains organes conservateurs d'en faire autant, et tandis que le comité parlementaire travaille à recueillir les

témoignages des hommes les plus compétents en cette matière, il m'est assez indifférent de savoir ce qu'en pensent d'avance ces organes conservateurs qui ont déjà décidé que le mal n'existe pas ou que le remède du Gouvernement ne sera pas effectif. Il sera toujours temps de se prononcer à ce sujet quand nous serons en pleine connaissance de la cause.

La Chambre aura aussi à prendre une décision très importante au sujet des taux de chemin de fer, concédés par l'arrangement de la passe du Nid-de-Corbeau. Je ne suis pas pour rappeler l'historique de cette question, que vous connaissez bien, monsieur l'Orateur. Vous savez aussi à quel point elle en est arrivée? A l'heure actuelle, les taux de cet arrangement sont en force, la suspension de l'arrangement ayant été interrompue. La cause a été portée à la Cour suprême. Cette cour a décidé que l'acte constituant la Commission des chemins de fer ne lui a pas conféré juridiction en la matière. Ce que nous aurons à examiner en cette Chambre, c'est de savoir si nous ne devrions pas concéder à la Commission des chemins de fer la juridiction qui lui manque. Il faudra évidemment étudier cette question à la lueur des besoins de toutes les parties du pays; et je veux bien concéder sur ce point, comme sur le tarif, qu'on ne doit pas prendre une attitude qui soit particulière à une portion du territoire au détriment d'une autre. Mais il est contradictoire, lorsqu'on a concédé à une commission le droit et le soin de fixer les taux de chemin de fer dans ce pays, qu'il y ait une restriction faite pour une certaine partie du pays; il me semble qu'il n'est pas possible à cette commission d'établir un équilibre d'ensemble, d'établir une harmonie dans l'échelle des taux si elle est par avance gênée par certaines commodités ou certains points du pays sur lesquels elle n'a aucune action. Nous voulons protéger les intérêts de tous; mais j'espère que le Gouvernement, et le Parlement appuyant le Gouvernement, nous donneront une mesure par laquelle la Commission des chemins de fer aura la juridiction voulue et qui est indispensable à son bon fonctionnement.

Une autre question de transport qui nous est soumise régulièrement chaque année, c'est celle qui concerne la marine marchande du Gouvernement. Lors des dernières élections, nous avons sévèrement blâmé l'ancienne administration d'avoir construit cette marine et d'avoir grevé le pays d'une dette considérable et d'un déficit annuel. Pour ma part, je vous l'avouerai franchement, monsieur l'Orateur, j'ai plus de sympathies pour le Gouvernement actuel que pour la marine dont il a hérité et je voudrais bien que les circonstances nous permettent de trouver une solution à ce problème. Je comprends qu'il serait prématuré d'offrir un conseil définitif. On nous dit que quelques-uns de ces navires sont utilisés en relation avec les chemins de fer de l'Etat; et il est possible aussi, si on donne suite au contrat Petersen, que quelques autres navires puissent être versés dans cette nouvelle entreprise, bien qu'on ait des doutes très sérieux à ce sujet.

De toutes façons, je dois féliciter le Gouvernement d'avoir mis en vente un certain nombre de ces navires; et s'il ne s'est pas encore présenté d'acheteurs, qui paraissent satisfaisants, pour nous débarrasser d'une partie de ce fardeau, j'aurais vraiment mauvaise grâce de lui reprocher de maintenir forcément la balance de cette flotte.

Ce qui est beaucoup plus important que la marine marchande, c'est la question des voies ferrées de l'Etat; et à ce sujet je voudrais m'exprimer bien nettement. On ne peut nier que l'essai loyal de la nationalisation a donné lieu à certaines améliorations—des améliorations indiscutables—dans le service ferroviaire; tout le monde s'accorde là-dessus. Il a donné lieu à des améliorations beaucoup plus relatives dans la situation financière de ces voies; car plus on examine ce problème, plus on fouille les comptes publics, plus on trouve, dans tous les coins de la tenue des livres du Gouvernement, des item se rapportant aux voies ferrées de l'Etat qui indiquent que le déficit et les charges pour nous sont encore plus lourdes que bien des gens ne se le représentent. Nous ne nous sommes pas objectés à un essai loyal de la nationalisation; mais je crois que cet essai, s'il doit être loyal pour l'entreprise, doit l'être pour les contribuables qui en paient les frais. Et nous entrevoyons déjà la perspective d'une période où nous serons tenus de nous dire que nous ne pouvons continuer cet essai indéfiniment.

J'étais, l'autre jour, au comité qui étudie les crédits des chemins de fer de l'Etat, et il y a deux déclarations absolument formelles de sir Henry Thornton qui m'ont fort impressionné. La première déclaration de sir Henry Thornton, c'est qu'il n'y a pas assez de trafic au Canada pour soutenir deux voies rivales comme celles que nous avons; et il ajoutait qu'avec les développements de l'automobile, qui non seulement transporte des passagers mais transporte aussi du fret, la perte que subissent les voies de ce côté est plus grande que les progrès qu'elles peuvent faire par ailleurs. Le président du National-Canadien disait également que, à son avis, si les deux routes étaient fusionnées en une seule, il croyait qu'elles rapporteraient suffisamment de bénéfices pour payer les intérêts sur toutes

les charges fixes. Il faut bien se représenter le problème tel qu'il est. Ce n'est pas dans l'opération de ces voies qu'il y a perte; du moins, on nous assure qu'il y a de ce côté un profit. C'est dans les intérêts énormes que nous avons à payer sur les obligations et sur les charges fixes. Et c'est pourquoi, s'il y a eu erreur en construisant, ou en subventionnant la construction d'un trop grand nombre de voies ferrées à une époque où on ne pouvait prévoir que la guerre révolutionnerait notre système financier, il y a eu une erreur, à mon sens, peut-être plus grande encore, en faisant l'acquisition de ces routes. Ce fut une erreur surtout de les acheter dans de telles conditions que le gouvernement fédéral acceptait toutes leurs charges, alors qu'il lui aurait été certainement possible, en procédant d'une autre façon, de n'en accepter qu'une certaine proportion. Tandis qu'il n'est pas une seule compagnie privée au monde qui aurait fait l'achat, ou du Canadian Northern, ou même du Grand-Tronc, en acceptant la totalité des obligations de ces voies, le gouvernement d'alors, le gouvernement auquel a succédé celui-ci, a fait l'acquisition de ces routes et il a dit: Toutes ces obligations, toutes ces garanties, toutes ces dettes, nous les acceptons, nous les endossons, et nous payerons chaque année l'intérêt annuel sur ces obligations.

Et c'est pourquoi, monsieur l'Orateur, quand on parle de changer l'heure des trains, de retrancher quelques trains sur telle ou telle voie, à mon sens, c'est verser une goutte d'eau, ou plutôt l'enlever de l'océan. Certes, dans une situation comme celle-là, toute économie, même la plus légère, sera la bienvenue; mais n'est-il pas évident, à première vue, que ce n'est pas de cette façon qu'on arrivera à faire produire aux chemins de fer, pas même des bénéfices, mais un bilan déficitaire qui serait moindre que celui que nous avons actuellement dans une proportion appréciable?

Les obligations sur les charges fixes seront toujours là présentes et il faudra toujours les rencontrer. Mais, dit sir Henry Thornton, si les deux voies étaient fusionnées, si nous n'en avions qu'une seule, les bénéfices que nous pourrions retirer d'une part pourrait compenser les intérêts à rencontrer de l'autre, et alors nous pourrions peut-être boucler la situation. Il y a, je l'admets, des objections considérables de part et d'autre. Si c'est le Gouvernement ou le chemin de fer de l'Etat qui absorbe toutes les voies du pays, alors nous nous plongeons plus avant dans la nationalisation; et vous savez, monsieur l'Orateur, qu'elle n'a été un succès dans aucun pays du monde. Pour ma part, je verrais avec le plus grand regret, nonobstant l'attitude prise par quelques députés de ce côté de la Chambre, je verrais avec le plus grand regret le Gouvernement aggraver notre situation dans ce sens. Mais, si, par contre, l'absorption est faite par la grande compagnie privée qui existe à l'heure actuelle, je vois très bien le danger du monopole. La faute en est à la géographie même de notre pays dont tout le commerce va de l'est à l'ouest et réciproquement. Peut-être doit-on s'en prendre aussi à la façon dont nous avons procédé, non seulement dans les vingt dernières années, mais depuis que le Canada existe, pour la construction de nos chemins de fer. Combien est différent le système américain. Aux Etats-Unis, on a un grand nombre de compagnies de chemins de fer. Chaque état a le sien. On n'a pas de transcontinentaux. Il n'existe pas là ce désir de rivalité d'aller d'un océan à l'autre qui a poussé le Pacifique, d'abord, le Grand-Tronc ensuite et le Canadian Northern en troisième lieu à se rendre des centres de l'est jusqu'à la côte du Pacifique. Et, en plus, les Etats-Unis présentant un quadrilatère parfait, on y a des mouvement commerciaux dans toutes les directions. Evidemment, la situation ferroviaire y est bien plus avantageuse et bien plus facile que la nôtre.

Aussi, monsieur l'Orateur, en face de cette situation complexe et de ces objections dont je comprends bien l'importance, je me garderais bien de me prononcer d'une façon définitive, mais je crois que l'on devrait au moins prévoir le moment où il faudra mettre fin à la situation actuelle; où l'essai, si loyal soit-il, finira par peser trop lourd sur les épaules des contribuables; et examiner un projet de fusion. Il sera nécessaire toutefois que par cette fusion, le Gouvernement, c'est-à-dire le pays, obtienne des conditions raisonnables au point de vue du réajustement financier de ces obligations qui grossissent notre dette publique; et que le nouveau service qu'on obtienne, soit sous le contrôle parfait de la Commission des chemins de fer, afin d'obvier au danger du monopole.

Avant de reprendre mon siège, monsieur l'Orateur, je voudrais féliciter le Gouvernement de la façon équitable et juste dont il entreprend, depuis qu'il est au pouvoir, de rétablir la proportion qui doit revenir à l'élément canadien français dans les différents postes de ce pays. Et si je le fais,—c'est toujours avec une certaine discrétion que l'on veut aborder une question qui donne si facilement lieu aux préjugés,—si je le fais, c'est précisément que, de l'autre côté de la Chambre, on nous a lancé un défi à ce sujet. On y a déjà répondu d'une façon fort satisfaisante en énumérant un grand nombre de positions qui ont été remises aux nôtres, ou qui, dans certains

cas, ont été pour la première fois, comme dans le cas de l'auditeur général, accordées à un Canadien français.

C'est là une question, je le répète, fort délicate. Nous ne réclamons que notre juste part. Il ne nous viendrait nullement à l'idée d'allumer un conflit sur ce terrain. Le parti libéral, au contraire, a toujours été le parti de la modération, de la conciliation; il a toujours été attaqué à droite et à gauche, précisément sur des questions de ce genre. Mais ce serait une grave injustice que de ne pas reconnaître que, du haut en bas de l'échelle, le Gouvernement actuel a fait énormément pour rétablir la part d'influence qui revient à l'élément canadien français dans ce pays.

Je pourrais rappeler à mon tour la façon brillante dont nous avons été représentés, soit de l'autre côté des mers, soit à Washington, par des ministres canadiens français. Et si je n'en apercevais deux, qui, en ce moment, me font l'honneur de m'écouter, et si je ne craignais pas de blesser leur modestie, je développerais davantage ce sujet. Ils n'ont pas été les seuls. Jamais peut-être, en aucun temps de notre histoire, nous n'avons eu dans la représentation à l'étranger l'importance que nous a accordée le gouvernement actuel. La même remarque pourrait s'appliquer aux fonctions de la magistrature, à notre part d'influence dans le Gouvernement même, aux fonctions importantes du service civil. Je me rappelle qu'à l'une des premières sessions de ce parlement je faisais pression, sur le ministre des Postes (l'hon. M. Murphy), afin de nous accorder la nomination d'un sous-ministre français dans son département. Le chef de l'opposition, qui me faisait face, se leva alors; et, sur le ton narquois qui lui est particulier, me prédit que nous n'obtiendrions jamais cette faveur. Et cependant, quelques mois après, on nommait aux Postes un sous-ministre canadien français. Dans d'autres occasions, on a graduellement rétabli une proportion plus favorable aux nôtres. Tout ne peut pas se faire en un jour; et je serais le premier à ne pas demander que, dans la reconnaissance de nos droits, on aille au point de soulever un conflit pénible ou de créer une révolution.

Nous avions perdu tellement de terrain sous le gouvernement précédent qu'il était impossible d'espérer que dans quelques mois l'équilibre serait rétabli. Mais ce qui me frappe aujourd'hui c'est que, tandis que nous travaillons discrètement pour obtenir des faveurs ou des droits, que, d'ailleurs, on nous concède généreusement, ce sont les représentants du parti qui nous les a invariablement refusés, qui se lèvent pour réclamer justice à haute voix. Et ce sont eux que l'on tient dans certains groupes pour les sauveurs de notre race!

Je tiens à souligner le fait que dans bien des cas, à compétence égale, on a donné la préférence aux Canadiens français, parce qu'on avait en vue le rétablissement de notre proportion. L'on n'a même pas tenu compte de la couleur politique du candidat à qui l'on accordait une promotion, si, en l'obtenant, cela pouvait améliorer la situation de nôtres. Et je comprendrais, peut-être, que certains libéraux emportés par leur zèle nous fassent un léger reproche à ce sujet; je comprendrais encore que dans certains cas un député anglais se lève pour demander des explications sur certaines nominations; mais ce que je ne peux pas arriver à comprendre, c'est que ce soit précisément les gens du groupe politique qui prétend n'avoir d'autre but que de réclamer pour les Canadiens français, que ce soit précisément eux qui nous fassent des reproches lorsque nous obtenons des faveurs de cette nature. Mais heureusement, le peuple sait à quoi s'en tenir. Nous avons eu, en 1910 et 1911, une campagne de ce genre. On disait alors également que le gouvernement libéral ne faisait pas justice aux nôtres. Une partie de la population s'est laissée entraîner; elle a voté pour un certain nombre de députés qui devaient sauver notre race et nous savons que lorsqu'ils sont arrivés en Chambre ils n'ont même pas réussi à sauver leur peau. Le peuple de ma province sait très bien où se trouvent ses véritables amis. Et quand je dis que je m'étonne de cette campagne, véritablement je me laisse entraîner par la première expression qui me vient à l'idée; non, je ne m'en étonne pas. Depuis qu'ils sont au monde, depuis la période fameuse où, en 1909, ce groupe naquit à la lumière du jour, ils ont toujours tenu la même attitude à notre sujet. Ils n'ont jamais voulu faire confiance à l'élément libéral et ils n'ont jamais voulu reconnaître ce que nous avons fait pour les nôtres; ils ont toujours critiqué. Chaque fois que nous obtenons une faveur, au lieu de nous en féliciter comme nous le méritons, ils s'empressent de signaler un autre point sur lequel, paraît-il, nous avons manqué; et loin de marquer les étapes de nos conquêtes successives, ils ne font que nous créer des embarras et des difficultés qui nous empêchent souvent d'en obtenir d'autres.

Monsieur l'Orateur, j'avais dit que je resterais dans les limites de la demi-heure; j'espère que je ne l'ai pas trop dépassée et que je me suis soumis d'avance à l'excellente révision que votre comité présentera à cette Chambre au cours de la session.

Si je voulais me résumer, je dirais d'abord que je suis en faveur d'un tarif ni de libre-échange ni de protection, n'obéissant à aucune doctrine ni à aucun sentiment, mais s'inspirant des intérêts pratiques du pays. Et en ce qui touche nos chemins de fer, sans aller trop avant dans une question aussi importante et aussi complexe, je dis que le moment est venu d'examiner avec soin un projet de fusion qui soulagerait le pays du fardeau de la nationalisation; pourvu que ce projet de fusion soit de nature à libérer notre dette publique d'une partie, sinon de la totalité, des obligations que ces voies ferrées nous imposent; et qu'on puisse soumettre le nouveau service au contrôle parfait d'une commission qui verra à ce que les intérêts des contribuables soient pleinement protégés.

M. LEWIS: Monsieur l'Orateur, j'interviens dans ce débat uniquement pour traiter de la situation financière telle qu'elle m'apparaît. Avant de l'aborder, cependant, je désire présenter quelques remarques relativement à certaines questions qui ont été soulevées et qui ont appelé mon attention depuis quelques jours.

J'ai appris par les journaux, ces jours-ci, qu'un certain personnage de l'Ouest avait un plan de nature à remédier à bon nombre de nos problèmes, et peut-être même à résoudre la question financière. J'ai lu le résumé de son projet et j'ai reçu ensuite le compte rendu complet de ses paroles. Je pensai d'abord qu'il avait quelque solution nouvelle à offrir mais après avoir examiné soigneusement son projet, je m'aperçus que sa proposition contenait bien peu de neuf et qu'il s'agissait simplement de la vieille politique nationale, intensifiée et poussée à l'extrême. Je fais évidemment allusion au projet Patterson. Je l'analyserai d'abord, ensuite je le critiquerai. M. Patterson propose des droits "assez élevés pour assurer la fabrication en Canada". Cela n'est pas bien neuf. Puis, la réglementation des prix des marchandises fabriquées en Canada, afin de protéger le consommateur. Cela est peut-être nouveau en supposant le cas où l'application serait possible. Puis encore réduire de 80 p. 100 les importations actuelles. La première proposition serait d'exécution assez facile, et je m'explique qu'elle plairait à ceux qui ne cessent de répéter: "Achetez la marchandise canadienne". L'exécution en serait relativement facile avec l'avènement du parti qui relèverait les droits suffisamment pour assurer la fabrication des marchandises en Canada. La deuxième proposition présente plus de difficultés, car il n'est pas facile de régler les prix lorsque vous interdisez la concurrence.

On pourrait adopter une loi portant que les prix actuels des denrées que protège la nouvelle loi ne pourront être haussés, mais qui dira si les prix sont justifiés ou non, et qui sera chargé de faire observer la loi dans tout le Canada? Lorsque vous tentez de restreindre ou de réglementer artificiellement le commerce, dans neuf cas sur dix c'est le consommateur qui en souffre. On pourrait aussi arrêter 80 p. 100 des importations actuelles du Canada si le tarif était plus élevé, mais quel en serait le résultat? Aujourd'hui, nous vendons plus de 200 millions de boisseaux de blé sur les marchés européens; la Grande-Bretagne est notre plus fort acheteur; nous expédions aussi du bacon, des œufs, des bestiaux, du beurre, des fruits, de la farine, et le reste, en quantités énormes sur ces marchés. Comment les gens paieront-ils les denrées que nous leur expédions en si grandes quantités, si on les empêche de nous vendre leurs produits? Je l'ignore. Même s'il leur était possible de payer en or, où prendrait-on les cargaisons de retour? Combien de temps les armateurs continueraient-ils à transporter nos cargaisons aux frets actuels—et nombreux sont les membres de cette Chambre qui croient que les frets sont déjà trop élevés—si leurs navires devaient revenir à vide? La chose ne peut se faire. Le projet est absurde, fantaisiste; c'est le produit d'un cerveau malade; c'est un projet dont les résultats feraient paraître la confusion actuelle comme très régulière. Si nous voulons vendre sur le marché étranger, il nous faut en retour acheter sur ce marché, autrement le consommateur et le producteur seront les premiers à souffrir.

On demande partout la réduction des impôts au Canada, je le sais. J'ai parlé à des ministres du culte, à des banquiers, à des hommes d'affaires, aux chambres de commerce et à des centaines de cultivateurs de l'Ouest, et tout le monde est désireux de voir le Gouvernement attaquer le problème et entreprendre quelque chose susceptible d'amener la réduction de notre dette nationale. Cependant, il nous faut admettre que nous devons prélever un revenu plus fort que jamais. J'ai étudié soigneusement la question et si le Gouvernement se met sérieusement à l'œuvre, à mon sens, la chose est possible. Il nous faut entreprendre quelque chose, donner l'exemple au peuple et l'encourager. Les gens de ce pays sont affaissés, et il est bien difficile, je sais, de faire disparaître ce malaise. Mais vous ne pouvez vaincre les difficultés et résoudre les problèmes en vous croisant les bras; en laissant faire; en vous soumettant à l'inévitable. Au contraire, nous ne pouvons obtenir le succès qu'en portant courageuse-

ment notre fardeau et en traitant tout le monde avec justice; nous ne pouvons sortir de cette impasse qu'en taxant ceux qui jouissent de privilèges spéciaux dont les masses sont privées.

Avant de passer à la question financière, je désire féliciter l'honorable représentant de la ville de Victoria (M. Tolmie) pour le discours qu'il a prononcé, surtout pour la partie qui touche aux questions agricoles. Il a multiplié ses suggestions, et je suis persuadé que si on donnait suite à quelques-unes d'entre elles, la population agricole du Canada s'en trouverait beaucoup mieux; mais trop souvent on nous accable de suggestions. Nous savons que plusieurs de nos cultivateurs sont des homme pratiques, ils connaissent bien leur travail et cependant, ils ne peuvent exploiter leurs fermes avec profit.

L'autre jour, on m'a remis un document sur la concurrence que rencontre le Canada sur les divers marchés mondiaux. Nos cultivateurs n'ont pas besoin, je crois, d'un grand nombre de conseils sur la façon d'exploiter leur ferme, sur le genre de culture à adopter, mais il est, je crois du devoir du Gouvernement ou des autorités, de tenter, du moins, d'établir un marché pour la production énorme de nos cultivateurs aujourd'hui. Voici une suggestion au sujet du beurre. Il y a trois ans, je me trouvais à Moosejaw à l'époque d'une élection partielle et, à mon retour à la Chambre, je déclarai que les œufs et le beurre se vendaient à tel prix, et un de mes amis de la droite donna lecture d'un passage tiré du *Moosejaw Times*, de la même date, prétendant exactement le contraire de ce que j'avais avancé. J'étais nouveau à la Chambre alors, autrement il ne s'en serait pas tiré aussi facilement; il ne le ferait pas aujourd'hui, du moins. Je désire faire remarquer qu'à cette époque particulière, je citais un article de rédaction et ce dernier avait été tiré d'un autre article de rédaction publié aux environs de Fort-William, de sorte que l'article ne touchait en rien à la question. Permettez-moi de lire ce passage touchant les concurrents du Canada:

Etudions les perspectives que nous offre le marché britannique, car c'est le seul marché stable du monde et le peuple canadien devrait s'assurer ce marché comme le font plusieurs autres pays du monde. Il serait peut-être intéressant à ce stage d'obtenir des données sur la quantité de beurre qu'importe le Royaume-Uni. Nous trouvons que les chiffres pour l'année 1924 atteignent 592,789,232 livres. Maintenant, voyons d'où vient ce beurre. Nous trouvons que le Danemark vient en tête de la liste avec un total d'exportation de 194,226,032 livres, soit 32.8 p. 100 des importations totales de la Grande-Bretagne. Vient ensuite, par ordre d'importance, la Nouvelle-Zélande avec 121,706,704 livres. Puis, l'Australie avec 70,567,616 livres.

[M. Lewis.]

Ce sont là les chiffres pour l'Australie, plus éloignée du marché britannique que nous ne le sommes, mais qui contribue pour 11.9 p. 100 des importations.

Puis vient la république Argentine, avec 60,340,448 livres, soit 10.2 p. 100. Ensuite l'Etat libre d'Irlande, avec 51,666,832 livres, soit 8.7 du total. Puis le petit pays de Finlande, avec 15,071,168 livres, soit 2.5 du total. Vient ensuite le Canada, avec 14,713,888 livres, soit environ 2.5 du total.

Je ne continuerai pas plus loin. Il y a quelques autres pays avec un montant même moindre. Je veux faire remarquer ceci: Voilà une occasion pour le département de l'Agriculture, pour les associations de vente en commun et les coopératives de se réunir pour voir s'il n'y aurait pas moyen que nous, de l'ouest canadien, obtenions une partie de ce marché pour nos produits laitiers. Quand j'étais chez moi, durant les vacances parlementaires, le beurre se vendait 20c. la livre. Il y a peu d'argent à faire à ce prix; tout ce que les commerçants pouvaient en retirer en l'envoyant à la ville de Moose Jaw, c'était 17c. Les œufs frais se vendaient 15c. la douzaine.

Il sert très peu de prôner la culture mixte dans l'ouest canadien, car le marché local est déjà encombré. A moins d'avoir quelque système coopératif de vente et de savoir définitivement ce que requiert le marché britannique, il sert peu de continuer à faire ce que nous faisons. Comme je l'ai dit, la Grande-Bretagne nous offre un marché sûr, et je crois qu'il vaut la peine que nous nous en occupions. D'après les chiffres que j'ai lus, vous pouvez facilement voir que nous ne faisons qu'y toucher. Un commissaire de l'industrie laitière de la Nouvelle-Zélande, qui revenait de Grande-Bretagne en passant par le Canada et que j'ai rencontré à Central-Butte, m'a dit que le résultat de son travail d'un an avait été de porter à 50c. ou 1s. 11½ d. la livre la moyenne du prix du beurre de la Nouvelle-Zélande sur le marché britannique.

J'ignore ce qu'il en coûtera pour transporter le beurre de l'ouest canadien en Grande-Bretagne. Je sais qu'il en coûte 3c. la livre pour l'expédier à Montréal. Cela peut coûter encore 3c. pour la traversée; avec 4c. de commission, il resterait encore au producteur laitier de l'Ouest une marge de 40c. la livre, soit le double de ce qu'il obtient présentement. Mais pour nous emparer du marché britannique, il nous faudra avoir une qualité uniforme et nous devrons aussi, je crois, être en état de garantir à ce marché un approvisionnement régulier. Cela en vaut la peine. Si nos autorités provinciales et fédérales et nos sociétés coopératives se donnaient la main pour essayer d'obtenir une partie raisonnable de l'approvisionnement de la population britannique, cela

résoudrait l'une des difficultés actuelles de l'industrie laitière.

On a déjà attiré l'attention sur le projet d'appliquer aux bons de crème la taxe du timbre. Plusieurs de nos députés de l'Ouest en ont parlé et j'ai reçu à ce sujet plusieurs lettres de diverses compagnies de l'Ouest et de nos producteurs laitiers. Selon moi, étant donné ce qu'ont déclaré les députés de l'Ouest, le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) devrait, quand il répliquera, annoncer que cette taxe ne s'appliquera qu'aux bons de crème de plus de $10. Comme on l'a déjà expliqué, plusieurs de ces bons ne sont que pour $5 et il y en a de moindres.

Sans vouloir insister davantage sur l'importance de cette industrie naissante de l'Ouest, je ferai remarquer au ministre qu'il existe déjà plusieurs exemples d'exemptions analogues dans les Statuts. Par exemple, les chèques de plus d'une certaine somme, de plus de $2,500, sont exempts de taxe, quand bien même ils représenteraient des millions. Il est vrai que l'on paie la taxe jusqu'à un certain chiffre fixé, mais une fois que ce chiffre est atteint, le reste est exempt de taxe. Le ministre intérimaire des Finances a écouté les arguments de ses riches amis ou des capitalistes, car c'est à la demande de ces derniers que cette taxe a été modifiée; il est sûrement aussi raisonnable qu'il accède aujourd'hui aux désirs de la masse de ceux qui peinent pour faire produire le sol. Un autre exemple est la taxe sur les automobiles. La taxe d'accise est de 5 p. 100 sur les automobiles de moins de $1,200 et de 10 p. 100 sur les automobiles d'une valeur plus considérable. C'est éminemment juste, car nous comprenons que les personnes ayant les moyens d'acheter un automobile meilleur et plus cher doivent avoir les moyens de payer une taxe plus élevée. Nous exemptons aussi de l'impôt sur le revenu les personnes ayant moins de $2,000 de revenus. Voilà trois exemples parfaits de diminution de taxes ou d'exemption totale de taxes dans certains cas. Je crois que le ministre intérimaire des Finances ne ferait que suivre ces précédents s'il exemptait de la taxe projetée les bons au-dessous de $10. Le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) est à son siège. Il n'a cessé de prôner la culture mixte dans l'Ouest; des centaines et des milliers de cultivateurs ont suivi son conseil pour constater ensuite que le seul résultat était de fournir un moyen d'imposer de nouvelles taxes. J'espère que le ministre exercera son influence en temps opportun au sujet de ces bons de moins de $10.

Je désire maintenant parler de la question financière. La question d'approuver ou de désapprouver les modes d'impôts et les moyens d'obtenir des revenus pour payer nos diverses dépenses est encore devant nous et elle a été débattue en cette Chambre depuis un mois. Le ministre intérimaire des Finances, malgré la stagnation apparente des affaires de nos grandes industries et la diminution des recettes, a fait ce que j'appellerai une mauvaise besogne. Naturellement un exposé budgétaire ne peut satisfaire tout le monde, quel que soit celui qui le présente, qu'il soit libéral ou conservateur, et il n'y aurait probablement pas beaucoup de différence dans le budget dans un cas comme dans l'autre. Je ne pense pas que même un budget progressiste puisse satisfaire tout le monde. Il ne ferait pas plaisir aux capitalistes; mais je suis persuadé qu'il satisferait au moins les gens ordinaires et la masse du peuple. Je sais très bien que la chose du monde la plus facile est de critiquer; mais il est souvent difficile d'élaborer une programme d'ordre pratique. L'on a blâmé le parti conservateur, pendant la discussion du marché Petersen, bien qu'il en ait vu les défectuosités et qu'il l'ait critiqué, de n'avoir pas cherché à présenter un projet qui le remplaçât. La question qui se pose toujours en de telles circonstances est celle-ci: Que feraient les progressistes s'ils détenaient le pouvoir et s'ils étaient chargés de prélever des recettes annuelles de 300 à 400 millions de dollars? La tâche n'a pas été facilitée par le fait que le revenu a diminué de 52 millions cette année; de plus la stagnation des affaires et le chômage sont plus accentués depuis quelque temps. Dans de telles circonstances, j'éprouve de la sympathie pour tout gouvernement. J'en éprouve pour le ministre intérimaire des Finances; mais, en même temps, je pense que le parti libéral est tombé dans l'erreur de croire, comme nos amis du groupe conservateur, que la diminution des recettes est due au remaniement du tarif douanier effectué l'an dernier. Si c'est toute la foi qu'ont les libéraux en leurs promesses et en leur programme, je pense que, plus tôt les gens qui approuvent le tarif et la protection siégeront du même côté de la Chambre et les tenants du tarif purement fiscal, de l'autre, mieux ce sera pour tous les intéressés.

Quant à l'état des finances du Canada et du chemin de fer National-Canadien, il est extrêmement difficile pour le citoyen ordinaire du Canada de savoir exactement ce que nous dépensons. Je félicite le ministre intérimaire des Finances de réussir à berner le peuple canadien. Pendant les vacances, j'ai adressé la parole devant trois ou quatre réunions d'habitants de l'Ouest, et je n'ai jamais rencontré un seul homme qui sût où nous en étions au point de vue financier. J'ai entendu également plusieurs des discours prononcés en cette Chambre; la plupart des honorables dé-

putés citent des chiffres différents et arrivent à des conclusions différentes quant à la dette publique. Le ministre intérimaire des Finances a dit, l'an dernier, et il a fait la même déclaration cette année, qu'il avait équilibré le budget et qu'il y avait un excédent de 35 millions de dollars. Mais je voudrais savoir si nous avons reçu plus d'argent l'an dernier que nous n'en avons dépensé. Le fait que nous avons dû emprunter prouve évidemment que nous n'avons pas équilibré tout le budget de l'administration publique et des chemins de fer Nationaux. Quant à l'année courante, celle qui nous préoccupe, le Gouvernement prétend qu'il existe un excédent de plus de un million de dollars, malgré une diminution de 52 millions dans les recettes. Naturellement, cet état n'est qu'approximatif et il comprend une somme de 35 millions, bien que la moyenne mensuelle des recettes pendant les onze derniers mois ait été d'environ 29 millions. Si l'on tient compte de cette moyenne plutôt que des 35 millions, nous voyons qu'il n'y a pas excédent, même sur les dépenses ordinaires. Mais il me semble tragique que le Gouvernement du pays ne fasse pas confiance au peuple canadien et ne lui révèle pas honnêtement l'état financier du Canada par une méthode de comptabilité intelligible. Le Gouvernement semble vouloir montrer un bilan plus satisfaisant qu'il ne l'est en réalité. Je causais un jour avec un banquier de l'état des affaires et il me dit: "Naturellement, M. Lewis, ni le ministre des Finances, ni le Gouvernement ne peuvent nous tromper". Mais n'est-il pas sage de cacher, à la population en général, la vérité relativement à l'état des finances du pays? Je crois à la vieille parole biblique? "La vérité vous libèrera". La méthode de comptabilité adoptée par le Gouvernement amènerait, à mon sens, la ruine d'une entreprise commerciale, détruirait la confiance du public en une banque quelconque et mettrait tout fermier sur la paille, si ces gens l'adoptaient définitivement. Comment pouvons-nous espérer dès lors que le peuple canadien ait confiance en notre pays ou en nos méthodes financières, si le gouvernement actuel leur donne l'exemple de cacher l'état réel des affaires par une méthode de comptabilité mensongère.

Pour que mes électeurs puissent mieux comprendre la véritable situation financière du pays et des chemins de fer nationaux laissez-moi me servir d'un exemple frappant. Admettons, par exemple, qu'un cultivateur achète une ferme et que sa mise de fonds soit de $12,000. A la fin de l'année, les revenus de la ferme paient les dépenses courantes, mais non pas l'entretien, ni la dépréciation, ni l'intérêt sur le capital engagé. Disons que le déficit s'élève à $3,000 et que ce cultivateur, à l'exemple du Gouvernement, emprunte $3,000 qu'il ajoute au capital déjà placé dans cette opération. Alors le placement de capitaux s'élève maintenant à $15,000, et de ce fait il deviendra plus difficile de faire rapporter assez de revenus à la ferme pour faire face aux obligations. L'année suivante, il constate qu'il a encore payé ses dépenses courantes et qu'il a réalisé un léger bénéfice, mais la perte, si l'on tient compte des frais d'entretien et de l'intérêt, est plus lourde. Le déficit, cette année-là, est de $5,000. Il se trouve alors avoir placé $20,000 dans cette entreprise. Combien de temps cela pourra-t-il continuer? Cela ne peut durer infiniment. Il adviendra que le cultivateur perdra tout courage et qu'il se débarrassera de sa ferme. N'est-ce pas là, en réalité, la position financière du Canada, présentement, et surtout celle des chemins de fer nationaux? Le chiffre du capital est trop élevé, comme on l'a déjà dit, et plusieurs députés ont proposé en cette Chambre d'en faire une nouvelle évaluation. Avec le capital, tel qu'il est actuellement constitué, nos chemins de fer ne sauraient rapporter de bénéfices, sans ajouter d'année en année au capital engagé les avances que nous avons consenties à l'administration pour combler le déficit et assurer le service des intérêts sur le capital. Avec une telle méthode de comptabilité, il arrivera à la fin que non seulement nous découragerons les administrateurs, mais ce qui est encore pire, nous ferons perdre au peuple toute confiance dans la nationalisation et nous discréditerons ce réseau. Il faut que le temps vienne où nous, au Canada, de la part de la population nous réclamions du Gouvernement qu'il s'assure un revenu suffisant, chaque année, pour faire face non seulement aux frais de l'administration, mais aux frais obligatoires et aux pertes provenant du fait de la nationalisation. J'ai préparé un état et je l'ai fait en détail. J'ai vainement consulté le hansard pour trouver ces chiffres en regard afin de permettre au premier venu d'établir une comparaison. C'est pourquoi j'ai préparé ce relevé. Je me suis servi des chiffres du ministre intérimaire des Finances, des chiffres cueillis dans le rapport des chemins de fer nationaux et de la marine marchande. Je désire les consigner au hansard. Voici ces chiffres:

Dépenses de l'exercice clos en 1925	
Dépenses imputables sur le revenu consolidé	$319,700,000
Dépenses imputables sur le capital pour travaux publics	6,697,000
Chemins de fer et canaux	11,380,000
Dépenses extraordinaires	475,000
Escompte sur emprunts, etc	3,350,000
Transport au fonds consolidé	575,000
Déficit de la marine marchande, d'après bilan	8,836,729
Port de Québec	600,000
Déficit dans le revenu net du National-Canadien, d'après bilan	54,860,419
Total des dépenses pour l'année 1925	$406,474,028

Revenus de l'exercice clos en 1925	
Douanes	$108,200,000
Droits d'accise	39,200,000
Impôts d'accise	85,000,000
Impôt sur le revenu	56,550,000
Taxes en souffrance sur les profits d'affaires	2,400,000
Intérêt sur les placements	9,350,000
Postes	28,100,000
Tous autres revenus	15,200,000
	$344,000,000
Déficit net sur toutes les dépenses pour l'année 1925	$62,474,028

M. MARLER: Pour ce qui est des chemins de fer nationaux et de la marine marchande je rappellerai à mon honorable ami qu'il y a une différence dans les chiffres, parce que l'année civile et l'année financière ne sont pas les mêmes.

M. LEWIS: Je comprends cela. Je ne me suis occupé que du déficit net et non des prêts—rien que du déficit du réseau. Les public jusqu'aux montants suivants:

Dette consolidée du Canada en 1925	$2,431,487,113
Prêts du Gouvernement au chemin de fer Nord-Canadien	560,397,957
Intérêts accumulés en 1925	31,271,043
Total	$3,023,156,113

Nous avons de plus garanti les obligations des chemins de fer nationaux vendues au public jusqu'aux montant suivants:

Obligations 1925	$913,913,082
Intérêt pour 1925	38,361,704
Total	$952,274,786

En ajoutant cela à notre dette nationale, nous nous trouvons endettés pour $3,975,540,899, ce qui veut dire une dette par tête d'environ $441.70. En sus de tout cela, le gouvernement du Dominion a fait voter en argent au réseau national une somme de $451,712,484.98 sous forme de subventions. Le capital sur lequel ce réseau doit réaliser un profit s'élève à $2,074,255,348, quand celui du Pacifique-Canadien, en comptant son service maritime, n'est que de $1,113,756,696 56, soit environ la moitié moindre.

Comment pouvons-nous réellement nous attendre à ce que l'administration des chemins de fer Nationaux rende le réseau rémunérateur, sous le coup d'un pareil désavantage? Même si nous adoptions le système préconisé par l'honorable député qui m'a interrompu voici un instant, un adversaire de la nationalisation, nous ne pouvons guère espérer que la direction du Pacifique-Canadien rende lucratives les lignes fusionnées, avant que nous réduisions d'abord la dette au compte du capital de nos propres voies ferrées; et si cette mesure est nécessaire, et si on fusionnait les lignes pour donner aux hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien une bonne occasion de réussir, et si nous avions à ajouter à notre dette consolidée le montant de cette diminution, pourquoi ne pas le faire maintenant et donner à la haute administration et à la nationalisation l'occasion de faire leurs preuves? A mon sens, avant de chercher à fusionner les deux réseaux, nous devrions voir si un régime de coopération et de rigoureuse économie ne serait pas à l'avantage bien entendu du peuple et des compagnies. Les hauts fonctionnaires sont humains, ils sont entièrement au fait des difficultés auxquelles le peuple canadien est en butte et savent que nous ne pouvons pas supporter plus qu'un certain chiffre d'impôts. Pourquoi alors ce Parlement ne demande-t-il pas formellement que les hauts fonctionnaires des deux réseaux s'abouchent et éliminent la duplication, non seulement sur les lignes de voyageurs, mais aussi dans le transport des marchandises et la construction d'embranchements? Avertissez-les qu'à défaut de quoi, le Gouvernement déposera un projet de loi pour fusionner les deux chemins de fer en un seul réseau national.

Si nous nous mettons en face d'un pareil exposé, le discours sur le budget n'apportera pas, à mon avis, beaucoup d'espoir au peuple canadien, ou ne lui inspirera pas une nouvelle confiance dans le pays ou même dans l'administration actuelle. Au lieu de réduire notre dette au compte du capital, nous l'augmentons chaque année, ce qui force le Gouvernement à accroître les impôts. Les taxes sont déjà lourdes, et si nous ne cherchons pas à effectuer certains dégrèvements, cela chassera les habitants du pays. Il est très vrai qu'une partie considérable de nos dépenses sont des dépenses obligatoires, mais la réduction des dépenses, durant l'année dernière, a été bien minime, en vérité. Elle s'est élevée à $5,100,000, cette année, et à $7,480,542, l'année précédente. Nos déboursés dépassent encore joliment le chiffre de 300 millions, ce qui signifie que chaque homme et chaque femme au Canada aura à payer un impôt fédéral de $33 pour

fins du revenu ordinaire du Dominion. Le ministre intérimaire des Finances prétend que les Canadiens ont lieu d'être fiers de la situation et il explique ensuite partiellement la décroissance des revenus en affirmant que par l'allégement du fardeau des taxes, le Gouvernement recevra $52,837,000 de moins du peuple canadien.

Une jolie façon de berner le peuple canadien; en d'autres termes, on lui dit que la baisse des revenus vient de la réduction des impôts. Nous aurons du mal, je pense, à prouver à nos gens de l'Ouest qu'ils ont bénéficié du moindre dégrèvement. Il est vrai jusqu'à un certain point que la diminution de la recette provient de la réduction de la taxe des ventes et aussi de l'abaissement du tarif douanier, l'an dernier, mais c'est dû aussi au fait qu'en plusieurs endroits au Canada, la population n'avait même pas les moyens d'acheter le nécessaire. Cette explication est plus près de la vérité que l'autre.

Le ministre des Finances, avait estimé, l'an dernier, que du fait de la réduction de la taxe des ventes, la diminution du revenu, pour le même volume d'affaires, s'élèverait à 20 millions. La recette a toutefois baissé de 35 millions, et cela indique que la décroissance des achats faits par le peuple canadien a été d'environ 300 millions, si l'on calcule d'après une taxe des ventes de 5 p. 100. Le total des droits a diminué de quelque 14 millions, soit presque le double de la perte que le ministre escomptait, l'an dernier, du fait d'un abaissement du tarif douanier. La chose signifie aussi que la situation du peuple canadien a empiré de 70 millions, quant à l'achat de pareilles denrées. Ainsi, la diminution de revenus par suite des dégrèvements opérés l'an dernier s'élève à 28 millions; le reste est le fait du marasme des affaires et de la finance.

Je n'impute pas ce fait à blâme au Gouvernement. Je me rends bien compte qu'il provient de la situation d'après-guerre, et aussi du marasme existant en Europe et dans d'autres pays. Je ne blâme pas le Gouvernement pour cela, dis-je. Mais j'ai siégé dans un certain comité, dernièrement, et quand nous demandons à des témoins de nous expliquer la raison de cette diminution d'affaires, ils l'attribuent tous sans exception non aux droits et aux remaniements tarifaires, mais au marasme de la finance et du commerce mondiaux. Je regrette donc que le Gouvernement semble avoir l'impression erronée que les dégrèvements ont causé ce marasme. Je regrette qu'il ait cessé si vite de croire en ses propres engagements. Je recommande au Gouvernement de remettre à neuf son programme qui est semblable au nôtre, sauf le

[M. Lewis.]

fait qu'ayant eu l'occasion de l'appliquer, il ne l'a pas fait.

Si le parti libéral n'a plus confiance dans la ligne politique qu'il avait adoptée, il appartient au parti progressiste d'en provoquer la démonstration; le pays saurait au moins à quoi s'en tenir pour le prochain scrutin.

Je proposerai au Gouvernement un moyen de réduire la dette publique. Des hommes d'affaires sérieux qui savent se rendre compte de la situation et qui désirent vraiment l'améliorer, seront convaincus comme moi que le moyen réussirait. J'ai déclaré tout à l'heure que la dette permanente du Dominion est d'environ 4 milliards. Malgré ce qu'en disent nos collègues de ce côté (*la droite*), les chemins de fer nationaux ont encore quelque valeur. Disons que cette valeur est de 1,500 millions. En déduction de cette valeur je mets le montant des avances que l'Etat leur a consenties, c'est-à-dire 600 millions. Inscrivons cette dernière somme au compte de la dette permanente et celle-ci se trouvera portée à 3 milliards. Ainsi donc, pour pouvoir acquitter l'intérêt ordinaire sur la dette permanente et effectuer l'amortissement du principal au taux de 50 millions par année, il faudra percevoir sous forme d'impôts une somme de 425 à 450 millions par année. Le premier devoir de tout gouvernement est de prendre ses mesures non seulement pour assurer le service des intérêts sur la dette publique et de pourvoir aux frais administratifs, mais encore pour réduire le montant de la dette elle-même. En prenant les moyens de verser 50 millions tous les ans au compte de la dette, on l'aurait payée complètement dans une soixantaine d'anées. La dette est énorme, mais il faut pourtant la diminuer. Il faudra soixante ans à la Grande-Bretagne pour s'acquitter de la sienne, et même davantage à certaines puissances européennes. Je ne puis pas comprendre qu'un jeune pays comme le Canada, favorisé de richesses naturelles incalculables, se laisserait aller au découragement. C'est une dette qui est due et je suis certain que le peuple qui habite ce pays est disposé à le remettre, si les impôts sont distribués avec toute la justice possible. Pour mettre à exécution un pareil plan, qui assurerait l'extinction de la dette en soixante ans, avec le déficit des réseaux de l'Etat et une population ne dépassant pas le chiffre de 9,000,000, il faudrait imposer une contribution de $50 par tête d'habitant. Si l'on portait la population à 10,000,000, la contribution tomberait à $45; mais si notre population passait au chiffre de 15,000,000 d'ici dix ans—et la chose n'est pas impossible avec un bon gouvernement et une bonne politique d'immigration—la contribution personnelle serait abaissée à $30 par tête. Grâce à une

immigration plus nombreuse, à un commerce plus étendu, les chemins de fer eux-mêmes nous feraient gagner de l'argent; leur déficit diminuerait au taux de $5 par tête. Exécutons ce plan, et dans dix années nous serons au-dessus de nos affaires; les impôts auront diminué de moitié.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'il faut conclure des observations de notre collègue que la guérison de tous nos maux se trouve dans l'augmentation de l'immigration.

M. LEWIS: Non pas précisément par l'immigration, mais aussi par l'augmentation naturelle. C'est un but digne de notre attention. Pour moi, je crois que le pays est fatigué des luttes politiques et des manœuvres des arrivistes. Grâce aux projet que je conseille on sortirait d'embarras au bout de quelques années, Néron jouait du luth pendant que Rome brûlait. Nous assistons au même spectacle quand on entend des orateurs dénoncer les prodigalités ou les scandales qui se sont passés durant la guerre, cependant que le Dominion court à la banqueroute.

Si l'on adoptait le système que je préconise, le pays connaîtrait des jours meilleurs. Je ne doute point qu'avec la victoire des progressistes aux urnes, ce système ne soit mis en pratique. Il l'aurait été depuis quatre ans, et alors le découragement aurait fait place à un beau sentiment d'optimisme, comme ce devrait être celui d'un peuple vigoureux, énergique, d'un peuple du nord. An contraire, si l'on continue les errements du passé, on aboutira à la ruine et à la dislocation du pays. Cette dislocation est déjà commencée. Il ne sert de rien de se boucher les oreilles pour ne pas entendre les murmures du peuple. L'année dernière j'ai eu l'occasion de porter la parole devant plusieurs réunions dans l'Ouest composées de marchands, et de citoyens ordinaires. A toutes, moins une, on m'a demandé ce qui arriverait si l'on demandait la sécession de l'Ouest. Loin de moi l'idée de préconiser la sécession de l'Ouest du reste du pays; je m'efforce tout simplement d'exposer le fonds de la pensée de nos gens. Ils méditent sérieusement ces problèmes et ils se demandent si la sécession ne constituerait pas une forme de soulagement. Pour ma part, je n'en crois rien. Je suis en faveur de l'unité nationale, mais je suis également favorable à l'institution d'un régime administratif sain et pratique.

M. JACOBS: Mon honorable ami croit-il que le parti progressiste serait en mesure de nous assurer un pareil régime?

M. LEWIS: Nous pourrions établir un régime aussi sain en tout cas que le programme d'immigration que mon honorable ami a préconisé ces jours derniers.

M. JACOBS: Je songerais aux succès que le régime progressiste a obtenus dans l'Ouest; voilà pourquoi j'ai posé cette question à mon honorable ami.

M. FORKE: Cette observation est trop mesquine de la part d'un représentant de la ville de Montréal!

M. LEWIS: Je n'avais pas du tout l'intention de discuter le problème de l'immigration; cependant, puisque mon honorable ami a mis la question sur le tapis, je me permettrai de lui faire savoir que je suis loin d'approuver certaines assertions qu'ils a faites à l'adresse des immigrants des Iles Britanniques. Depuis vingt-trois ans que j'habite dans l'Ouest canadien, j'ai eu le privilège de visiter des missions situées à 80 et même à 90 milles du chemin de fer où j'ai eu la plaisir de prendre contact avec nombre de colons d'origine britannique. Or, ces colons sont tout aussi méritants que ceux qui viennent des autres pays. Chaque fois que la nécessité s'est fait sentir de secourir des colons dans le besoin, ce ne sont pas les colons anglais qui étaient en cause, mais ceux des autres nationalités.

De plus, je ne verrais pas d'un bon œil l'admission en bloc des immigrants, bien que je serais heureux de voir s'accroître le chiffre de la population canadienne. Si j'ai bonne mémoire, mon honorable ami a cité le fait que Jacob et ses fils ont immigré en Egypte où ils se sont très bien tirés d'affaire; cependant, il est bon de se rappeler aussi la nature du plan d'élevage qu'inaugura Jacob. Il ne faut pas perdre de vue non plus qu'ils durent même vendre l'un des frères afin de se procurer le numéraire tout-puissant—sans compter que l'un des fils de Jacob, alors qu'il languissait dans les liens de l'esclavage, trouva moyen d'accaparer tout le blé du pays. Pour toutes ces raisons, nous avons besoin d'être fort prudents avant d'admettre ces immigrants en masse.

M. JACOBS: En cela, les progressistes n'ont rien à apprendre, n'est-ce pas?

M. LEWIS: Peut-être pas. Et maintenant, voici le problème qui se pose pour nous: Par quels moyens allons-nous prélever les 450 millions qu'il nous faut pour faire face à nos obligations, étant donné le fait que tout le monde réclame une diminution des impôts? Nous pourrions effectuer une économie sensible dans l'exploitation du réseau national, c'est vrai, si le fusionnement que préconisent quelques-uns de nos collègues, devenait un fait accompli.

Je suis loin de partager l'avis de l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler),—ils sont assez rares du reste, ceux qui voient du même œil que lui sur cette question,—que nous pourrions économiser 100 millions par année du fait de ce fusionnement du réseau national avec le Pacifique-Canadien. Nous pourrions peut-être réaliser une économie de 25 millions de ce chef. Or, il resterait encore à prélever une somme de 425 millions afin de faire honneur à nos affaires. Je n'ai pas du tout l'intention d'accuser sans raison le Gouvernement de folles dépenses, bien qu'à mon sens le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) ait un peu trop multiplié les nominations dans le personnel de son département.

L'hon. M. MOTHERWELL: L'honorable député, je le suppose, est mieux que votre humble serviteur au fait de la situation.

M. LEWIS: Peut-être. J'ai remarqué qu'à tous les deux ou trois jours nous recevons des avis de positions vacantes. Ces jours derniers encore, on annonçait cinq vacances dans le service dont quatre relèvent du ministère de l'Agriculture. Loin de moi l'idée de prétendre que ces nominations sont inutiles; je crois cependant que le ministre s'est montré quelque peu prodigue lorsqu'il s'est agi de faire des nominations dans son département au cours des quatre dernières années.

Je suis également d'avis qu'à l'heure où tout le monde réclame une stricte économie dans l'administration des affaires publiques, les ministres devraient se contenter d'automobiles moins luxueux pour faire leurs courses; ils devraient se dispenser des chauffeurs en livrée et ainsi de suite. Cela pourrait passer inaperçu si le pays était riche et prospère; mais lorsque la nécessité de l'économie s'impose, dispensons-nous au moins de quelques-unes de ces frivolité coûteuses.

L'hon. M. MOTHERWELL: Ai-je le droit de faire savoir à l'honorable député que je me sers d'un automobile tory de seconde main depuis le premier jour de mon arrivée à Ottawa?

M. LEWIS: Mon honorable ami, je le crains fort, fait exception à la règle générale. Et même en pratiquant la plus stricte économie, il est impossible de faire face à nos obligations avec la somme que j'ai mentionnée tout à l'heure. De plus, la difficulté s'accroît pour le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) à cause de la diminution de nos revenus.

J'ai toutefois quelques voies et moyens à suggérer, grâce auxquels il serait peut-être possible de prélever 50 millions de revenus supplémentaires. Et les taxes qu'il serait nécessaire d'imposer à cette fin auraient au moins cette vertu—elle retomberaient sur les épaules de ceux qui sont en mesure de les acquitter.

Maintenant on peut dire de certains impôts qu'ils sont facultatifs, et je me propose de faire une comparaison entre les taxes facultatives et celles qui sont inévitables. Pour ne citer qu'un exemple, si un cultivateur a absolument besoin d'une moissonneuse pour l'exploitation de sa ferme, il n'a pas l'embarras du choix; il faut qu'il achète cet instrument aratoire et qu'il acquitte les droits dont il est grevé sous le régime du tarif en vigueur. Mais si d'autre part, le Gouvernement décidait de frapper d'un impôt de 10 p. 100 les billets d'admission aux parties de hockey ou de balle au champ qui se disputent entre professionnels, le contribuable qui ne veut pas acquitter l'impôt n'aurait qu'à s'abstenir d'acheter un billet; voilà pourquoi les taxes de cette nature sont facultatives. A Ottawa, Toronto, Montréal, Regina, Saskatoon, et autres villes du Canada, des milliers de personnes paient un et deux dollars pour assister à des parties de hockey et de baseball professionnels. Puisqu'on est si entiché de ce sport, il n'y a pas de raison qui empêche le Gouvernement de retenir une part de cet argent; je pense même que c'est ce qu'il devrait faire. C'est aussi logique que d'imposer un droit sur les lainages, les chaussures, et autres articles que doit acheter un chef de famille. Et puis, pourquoi le Gouvernement ne soumettrait-il pas les célibataires à un impôt. Quand le besoin de revenus se fait impérieusement sentir, il faut prendre des moyens énergiques pour en obtenir.

Une VOIX: Savez-vous combien il y a de célibataires?

M. LEWIS: Un grand nombre. Je grèverais tous ceux qui sont âgés de plus de vingt-cinq ans.

Un DEPUTE: Que dites-vous des vieilles filles?

M. LEWIS: Laissez-les en paix. Quel que soit le patriotisme de celui qui élève une famille, il subit une sanction alors que le célibataire échappe aux impôts jusqu'à un certain point. Je pense que le très honorable premier ministre donne un fort mauvais exemple aux jeunes gens de ce pays. J'ai lu un des discours qu'il a prononcés en Angleterre à un dîner et au cours duquel il a rappelé la mémoire de son illustre grand-père, le "petit rebelle", l'homme qui occupe un rang si élevé dans les annales du Canada. Si le très honorable député ne convole pas sous peu il n'aura jamais de petits-enfants pour se vanter de leur

illustre grand-père. Il faut des milliers de dollars pour élever une famille au Canada, et je considère que le père et la mère de famille sont aujourd'hui nos plus grands patriotes. (*Applaudissements.*) Ceux qui refusent d'assumer cette responsabilité devraient être frappés d'un impôt afin de payer au moins leur part des dépenses du pays. Je n'ai pas calculé quelle serait une taxe raisonnable, mais elle devrait être proportionnée, augmentant d'année en année pour les célibataires de vingt-cinq ans au moins. Je vais suggérer sérieusement des moyens de prélever des revenus.

L'une des sources de revenus que le ministre a oubliées est l'industrie des automobiles, l'une des plus florissantes. Je ne suis pas de l'avis de l'honorable député de Macleod (M. Coote) qui prétend que le tarif devrait être abaissé, mais je crois que l'impôt d'accise devrait être augmenté sur les voitures manufacturées au Canada. Mon collègue, ainsi que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) lui-même, ont parlé de la quantité d'automobiles que possèdent les Canadiens et ont fait observer qu'elles coûtent de 35 à 40 p. 100 de plus qu'aux Etats-Unis. La valeur des voitures canadiennes vendues l'an dernier est de $63,541,000, qui, avec le tarif, porterait le prix de vente à 100 millions. Les automobiles importés ont été évalués à 11 millions et plus, mais ils ne seraient pas compris dans cette nouvelle source de revenus. Le droit sur ces voitures est d'environ 35 p. 100, de sorte que le manufacturier canadien est protégé dans la proportion d'un tiers du prix des automobiles par rapport au fabricant américain. L'impôt d'accise est de 5 à 10 p. 100—5 p. 100 sur les automobiles de 1,200 dollars au plus, et de 10 p. 100 sur ceux qui valent plus—de sorte que le manufacturier canadien jouit encore d'un protection de 25 à 30 p. 100. L'impôt sur les ventes est le même pour les voitures américaines et canadiennes. Si le ministre élevait la taxe d'accise de 5 à 10 p. 100 et de 10 à 20 p. 100 sur les automobiles canadiens, en laissant le tarif tel qu'il est, les consommateurs paieraient encore le même prix, parce que si les manufacturiers augmentaient leurs prix, les automobiles seraient achetés aux Etats-Unis. Ainsi les manufacturiers de chez nous seraient protégés en même temps que les ouvriers dont nous parlons tant mais pour qui nous faisons si peu au Parlement, et le trésor s'enrichirait de 12 à 15 millions.

M. PUTNAM: C'est en supposant qu'il se vendrait autant de voitures?

M. LEWIS: Oui, je ne suppose pas qu'on en achèterait moins.

M. PUTNAM: Si vous augmentez le prix vous diminuerez le nombre des achats.

M. LEWIS: Je ne hausse pas le prix du tout; je propose seulement d'élever l'impôt d'accise. Cela donnerait encore au manufacturier canadien l'avantage de 20 à 25 p. 100 de protection sur tous ses concurrents et je suis sûr qu'aucune injustice ne serait commise à l'égard des industries du pays. L'honorable député de Macleod a démontré clairement l'autre soir que les manufacturiers canadiens sont bien en mesure de payer ce supplément d'impôt puisqu'ils exportent à tous les pays civilisés du monde, sauf peut-être aux Etats-Unis.

Il est une autre source de revenu que le ministre pourrait étudier avec profit; je veux parler du droit d'accise sur les cigares. Je signalai ce fait lorsque je parlai sur le budget en 1922 alors que nous importions des cigares pour une valeur d'à peu près 14 millions de dollars, chiffre qui n'a pas baissé depuis. Je fis remarquer à cette occasion que le droit d'accise sur les cigarettes était hors de toute proportion avec celui qu'on imposait aux cigares; que les cigarettes, aussi, servaient ordinairement aux ouvriers et petits salariés tandis que les cigares coûteux étaient fumés par des gens à l'aise. La taxe sur les cigarettes fut portée de 75 à 90 p. 100 alors que la taxe sur les cigares resta à 5 p. 100. Je vous prie de bien noter ce détail. Voilà qui ne concorde pas avec les intentions avérées du parti libéral qui, proclame-t-il, veut que le fisc atteigne ceux qui sont le plus à même de payer. Plus tard le ministre abaissa légèrement la taxe sur les cigarettes, mais la taxe sur les cigares demeura la même,—de 65 à 70 p. 100 moins élevée que la première. Si on portait le droit sur les cigares au niveau de celui qui impose les cigarettes,—et il m'est impossible de concevoir la raison de cette distinction,—le trésor encaisserait un revenu supplémentaire de plus de 6 millions de dollars, tablé sur le chiffre actuel de la consommation. Voilà une source de revenu dont on pourrait tirer parti sans recourir à un impôt vexatoire comme celui dont on veut frapper les bons de crème et qui va ennuyer tous les fermiers de l'ouest canadien; car en définitive c'est toujours le consommateur et le cultivateur qui payent.

Un mot à présent au sujet de la convention de commerce avec la France. En conséquence de ce traité nous avons importé l'an dernier pour une valeur de près de 15 millions d'eaux-de-vie, de parfums et d'autres objets de luxe de ce genre, admis sous le régime d'un tarif de faveur, aux termes du traité. Il est regrettable qu'après leur arrivée au Canada le Gouvernement ne juge pas bon de frapper ces

objets d'un droit d'accise; ce sont assurément des objets de luxe et ceux qui ont les moyens de les acheter sont certainement en mesure de payer un peu plus cher, aujourd'hui surtout que nous avons un si grand besoin de revenus.

La taxe somptuaire encore semble avoir échappé à l'attention du ministre des Finances. Je sais que le sujet est délicat; seulement quand les gens ont des goûts qui coûtent cher, quand ils raffolent du luxe il me semble qu'ils devraient être disposés à verser quelques deniers à un trésor qui ne regorge pas de fonds, bien au contraire. Je veux dire ceci de la ville d'Ottawa: j'ai visité bien des villes canadiennes et je crois que les dames d'Ottawa portent plus de toilette que celles de n'importe quelle autre ville du Dominion. Mais si elles ont les moyens de se payer des toilettes aussi coûteuses, si elles ont les moyens d'acheter ces manteaux de fourrure qui pullulent, elles doivent en justice contribuer aux recettes du fisc. En d'autres termes nous devrions payer de bon gré la taxe sur les objets de luxe. Je m'explique que quelques-uns des jeunes ne veuillent plus rester sur la ferme. Je causais avec un homme l'autre soir et il me disait que sur la ferme nous devrions tout produire, carder notre laine, tisser des robes, et le reste. Mais lorsqu'on descend en ville on trouve la plupart des jeunes filles affublées de souliers qui coûtent jusqu'à onze dollars mais qui n'en valent pas deux; de tous côtés on ne voit que prodigalité, dépense folle,—et l'on s'étonne alors que nos jeunes quittent la campagne. Je maintiens que le Gouvernement devrait porter ses regards du côté de cette source de revenu; le trésor y puiserait des mlilions et du reste il est bien plus équitable d'imposer ceux qui peuvent se payer des objets de luxe que ceux qui ont peine à rejoindre les deux bouts.

Une autre source riche en revenus qu'on n'a pas étudiée c'est l'industrie du radio qui devient très, très considérable. Je ne veux pas qu'on me comprenne mal: je ne demande pas qu'on hausse les prix, déjà trop élevés, que doivent payer les amateurs de radio. Mais les bénéfices réalisés sur la fabrication des instruments de radio sont, de beaucoup, plus forts que ceux des autres entreprises manufacturières. Un projet de loi présenté en Chambre l'autre soir nous a fait connaître la situation réelle en ce qui concerne certaines lampes employées dans les installations de radio. Ces lampes se sont vendues $6; un honorable collègue derrière moi dit qu'elles se sont vendues jusqu'à $9. J'en ai acheté moi-même à $6; je crois qu'aujourd'hui le prix est tombé à $4. Au comité lorsque nous discutions ces questions de T.S.F. un monsieur des Etats-Unis qui connaissait la situation à fond nous assura que la production de ces lampes coûte exactement 67 cents; et pourtant elles ont été vendues jusqu'à $9 au public du Canada. Voilà, certes, une belle source de revenu. Il fut dit aussi en comité que nous avons plus de 400,000 appareils récepteurs, dont un grand nombre ne paye pas de permis. On calcule que le public canadien a acheté approximativement un million de ces lampes et avant longtemps quand les appareils de radio se trouveront jusque dans les régions les plus éloignées ce chiffre va s'accroître fortement. Pourquoi alors ne pas taxer ces articles, si le consommateur canadien doit les payer 4, 5 et 6 dollars? J'estime qu'il est grandement temps que l'Etat ait sa part des bénéfices sur la vente de ces objets, pour l'aider à amortir la dette publique.

On peut, je crois, inclure la bijouterie dans les articles de luxe. On porte beaucoup de bijoux précieux dans notre pays et on s'en aperçoit dans ce Parlement. Si les gens peuvent se permettre d'acheter ces objets, il n'y a pas de raison pour qu'ils ne puissent pas se permettre aussi de payer leur part de la dette nationale. Voilà ceux que l'Etat devrait taxer et qu'il laisse tranquille l'ouvrier qui doit acheter des mitaines en cuir, des salopettes, des vêtements de laine et des chaussures pour sa famille. De nos jours, la plupart des gens n'ont pas les moyens d'élever des enfants et il nous faut avoir recours à l'immigration pour remplir les vides que, dans des conditions saines et normales, nous devrions combler avec notre propre progéniture.

Quant à l'économie, je sais que c'est une chose sacrée; mais il me semble que si notre dette et nos obligations de guerre diminuent tous les ans, nos dépenses d'administration ne baissent guère. L'économie est très difficile dans un pays comme le Canada dont l'administration s'étend du 49e parallèle à l'océan Arctique et de l'Atlantique au Pacifique. Pourtant, notre état actuel exige absolument la plus stricte économie. Si nous voulons amortir notre dette, il va falloir restreindre nos dépenses et trouver de nouveaux revenus. Or, je dis bien franchement et bien sérieusement que jusqu'ici on n'a fait aucune réelle tentative pour acquitter cette dette. Avant les dernières élections, le premier ministre disait que le gouvernement précédent, malgré tous les bénéfices réalisés pendant la guerre, n'avait pas diminué d'un sou notre dette nationale. C'est peut-être vrai, tout cela dépend du mode de comptabilité. C'est bien beau de critiquer l'ancien parti pour ne pas avoir fait son devoir, il y a huit, neuf ou dix ans. D'autre part, ce Parlement-ci, et je partage la responsabilité, dure depuis quatre ans et pendant ce temps-là nous avons reçu

des centaines de milliers de dollars de la Grande-Bretagne en paiement de dettes de guerre. Nos recettes spéciales ont rapporté aussi des millions et des millions de dollars et jusqu'ici nous n'avons pas remboursé un sou. N'est-il pas temps de commencer à mettre de l'ordre dans notre propre maison, à accepter notre responsabilité et à montrer l'exemple au peuple?

Je demande instamment au Gouvernement de se mettre à l'œuvre et de faire l'inventaire de nos ressources naturelles et des sources possibles de revenu que j'ai indiquées, impôts qui pèseraient moins sur le petit peuple. Que le Gouvernement tâche sérieusement non seulement d'équilibrer notre budget ordinaire, mais de payer aussi tous les frais annuels de l'Etat. On ne peut pas continuer indéfiniment à grossir notre dette, sans compromettre gravement notre situation dans le domaine de la finance. Le public attend avec impatience cette grande initiative du Parlement, non seulement de la part du parti ministériel, mais de tous les groupes. Il demande que l'on équilibre les dépenses et les recettes, ou du moins que nous attaquions franchement le problème, au lieu de compter les voix que telle ou telle politique pourra nous rapporter. Si le Gouvernement voulait se prononcer carrément et sincèrement et nous dire ce qu'il a vraiment l'intention de faire, je serais tout disposé à lui donner mon appui et à l'aider dans la mesure du possible.

Avant que ce débat sur le budget se termine, je voudrais entendre le premier ministre. Je voudrais qu'il nous dise clairement ce qu'il va faire cette année relativement à la loi des grains, qui est une chose si importante pour les habitants de l'Ouest; aussi quelle va être son attitude au sujet de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau, du crédit agricole et de l'établissement des anciens combattants sur les terres. Je voudrais aussi connaître ses projets relativement au chemin de fer de la baie d'Hudson. S'il nous arrive avec un programme convenable et pratique, je suis disposé à lui accorder mon appui.

M. SPENCE: Monsieur l'Orateur, il est rare que j'importune la Chambre de mes remarques et si je le fais très brièvement, ce soir, on voudra bien être indulgent à mon égard. J'hésite vraiment à prendre la parole après tous les discours que nous avons entendus. Personnellement, je trouve qu'on aurait dû prendre le vote sur cette question il y a déjà deux semaines. Malgré tout, le débat traîne en longueur sans que le Gouvernement apparemment intervienne. Il y a des députés qui parlent tout simplement pour la galerie et pour voir combien de pays ils peuvent fournir au hansard. Il arrivera qu'un homme qui a à s'occuper d'affaires personnelles ne pourra plus être député. Comme je le disais l'an dernier, faites en sorte que l'économie s'applique à vous-mêmes. Il est irritant de siéger ici et d'écouter ce qui s'y dit. Deux catégories de personnes seulement devraient siéger à la Chambre; celles qui ont fait fortune et n'ont besoin de rien et celles qui n'ont pas de moyens visibles d'existence, mais je ne sais pas encore si les choses iraient mieux dans ce cas.

J'avoue que j'ai déjà eu un discours préparé, mais maintenant, monsieur l'Orateur, il semble s'être évanoui. Un député m'en a pris une partie, un autre une autre partie et je vais tenter de faire de mon mieux avec ce qui reste.

Mon intention était de discuter la question ferroviaire, le plus ardu problème que le pays doit envisager aujourd'hui, mais mon excellent ami de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs) a parfaitement exprimé mes vues, l'autre soir. Je lui dois des compliments pour son splendide discours sur les affaires des chemins de fer canadiens. Bien que ne partageant pas son avis au sujet du compromis qu'il suggère je comprends que si lui, moi et quelques autres pouvions nous réunir et négocier quelque compromis, nous règlerions la question des chemins de fer. Je ne parle pas de moi en particulier, mais de membres de cette Chambre, parce qu'à ce sujet, nos opinions ne diffèrent guère. Nous devons agir en ce qui regarde nos chemins de fer, mais je n'insisterai pas davantage sur la question, ne voulant pas répéter ce que d'autres ont avancé. Je vais tâcher de limiter mes remarques à l'administration des affaires du pays et des affaires en général.

Nous regrettons tous l'absence de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding). Il me semble que l'industrie et le commerce du pays ne seraient pas dans le chaos où ils se trouvent actuellement si notre ministre des Finances avait conservé sa bonne santé, parce que je suis d'avis qu'il aurait su adopter une politique stable. Néanmoins, nous devons féliciter le Gouvernement d'avoir un ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) si capable de préparer un budget favorisant les fins du Gouvernement. Il semble satisfaire tous les membres du Gouvernement et je puis dire qu'il a fallu du doigté au ministre intérimaire des Finances pour indiquer un surplus là où un déficit existe.

J'avoue franchement que je ne suis pas politicien. J'ai été occupé toute ma vie à tenter de gagner ma vie dans les affaires. J'ajouterai que jamais, depuis trente ans, il n'a été aussi difficile de gagner sa vie dans les affaires que

depuis deux ans, quoi qu'en disent les honorables députés de la droite. Il est regrettable de voir quelle divergence d'opinion existe entre les honorables députés de la gauche et ceux de la droite au sujet de la situation financière actuelle du pays. Ne se peut-il pas que le Gouvernement voie les choses du même œil que les députés de la gauche et soit en réalité au courant du véritable état de choses? Permettez-moi de dire que pour préparer le bilan du pays on devrait adopter un système de comptabilité convenable afin qu'il soit impossible à aucun parti de tromper le peuple canadien en ne présentant pas les finances nationales sous leur vrai jour. Tout vérificateur réputé dont les services pourraient être demandés par un service quelconque du Gouvernement devrait préparer un rapport véritable qui montrerait la réelle situation financière. On ne devrait jamais tromper le pays, mais je crois que, dans le cas qui nous occupe, nous l'avons été. Je ne pose pas au critique financier. A l'encontre de mon honorable ami de Saint-Laurent-et-Saint-Georges (M. Marler), je n'ai pas les capacités voulues pour parler avec autorité sur les questions financières. Je me suis parfois occupé de finances, mais jamais sur une échelle qui ressemble à ce que nous traitons ici. Souvent j'ai dû opérer des transactions financières sans un sou pour m'appuyer; ici tout le pays est derrière vous et les fonds ne peuvent pas vous manquer.

Pourquoi le Gouvernement a-t-il déposé son budget avait la fin de l'exercice? Est-ce parce qu'il ne voulait pas révéler l'existence d'un déficit ou le montant de ce déficit? Le 28 février, une déclaration du ministère des Finances indiquait que, durant les onze mois précédents, les revenus avaient diminué de $54,970,000 comparativement à la même période, l'année précédente. Voilà quelque chose qui fait honneur au Gouvernement; une diminution de revenus de plus de 54 millions durant cette période. Pour le seul mois de février la diminution était de $4,760,000 et la diminution totale de l'année de 60 millions. Les honorables députés de la droite se demandent pourquoi le pays n'est pas prospère et pourquoi les affaires ne marchent pas. Cette diminution des revenus ne serait pas désastreuse si une réduction correspondante se voyait au chiffre des dépenses, mais en réalité les dépenses publiques ont augmenté de $1,158,197 pendant ces même onze mois et les honorables députés peuvent facilement comprendre pourquoi le pays ne se relève pas rapidement. Le Gouvernement a tenté de faire croire au public que les avances consenties au National-Canadien se montaient à 56 millions, mais un peu plus tard, on a déposé une estimation supplémentaire de $7,500,000, ce qui porte à $63,500,000 les avances totales consenties au réseau du National-Canadien. C'est ce qui s'appelle en prendre à son aise avec le public et le renseigner par bribes; manière qui montre bien que le Gouvernement rougit de l'état financier du National-Canadien.

Le parti conservateur mérite d'être félicité pour sa politique douanière actuelle.

Des VOIX: Très bien, très bien.

M. SPENCE: "Très bien" est juste. Depuis que les libéraux se sont mis à retoucher les droits de douane, ils ont ruiné l'industrie canadienne et amené la dépression actuelle.

Une VOIX: Le chômage.

M. SPENCE: C'est naturellement l'une des conséquences des modifications apportées au tarif. Ce qui prouve bien que la politique conservatrice est la bonne, c'est la halte du Gouvernement. Le dégrèvement par les libéraux des droits sur les textiles en 1923, a ruiné cette industrie en Canada et forcé les tisserands canadiens à aller travailler à l'expansion de cette même industrie dans d'autres pays. En 1924, les droits sur les instruments aratoires furent abaissés.

M. ARCHAMBAULT: N'est-il pas vrai que la fabrication des textiles a eu à souffrir dans tous les pays du monde...

M. SPENCE: Je n'en sais rien, je me borne à discuter la situation en Canada...

M. ARCHAMBAULT: ...surtout en Angleterre et aux Etats-Unis?

M. SPENCE: ...et je la trouve pire qu'aux Etats-Unis. J'espère réussir à le démontrer. Ce Gouvernement a diminué également les droits sur les machines aratoires, au détriment du revenu dont le pays a besoin. Puis, s'apercevant qu'il avait ruiné ce commerce, il a essayé de le ranimer en l'exemptant de la taxe des ventes et en abolissant les droits sur la matière première entrant dans la fabrication des machines. Cela a probablement amélioré les choses pour la maison Massey Harris et la compagnie International Harvester, mais la trésorerie a perdu autant de revenus, que nous avons dû compenser en contributions personnelles ou quelque chose de semblable. Une autre conséquence des changements apportés au tarif a été la ruine d'industries accessoires, comme j'en connais une à Owen-Sound qui fabriquait des boulons à écrous pour la compagnie Massey Harris et la compagnie International Harvester, et une autre à Welland, qui avait une commande de 50 mille dollars de la compagnie International Harvester pour la fourniture de

fer malléable, commande qui fut annulée immédiatement après l'abolition des droits sur les instruments aratoires. Les conservateurs proposent maintenant une revision du tarif des douanes pour correspondre au bouleversement industriel qui a suivi la grande guerre. D'autres pays deviennent égoïstes et songent à se protéger au moyen de droits de douane; il nous faut faire comme eux si nous voulons résister. Tous les pays du monde ont un tarif de douane plus élevé actuellement qu'avant la guerre, et nous ne pouvons demander à nos gens de se contenter d'un salaire de misère ou les laisser aller chercher leur existence en terre étrangère.

Nos amis ministériels ont bien parlé de faire la chasse aux coalitions, mais ils n'ont encore rien fait dans ce sens. Le contrat Petersen a été discuté des heures durant en cette Chambre. J'ai une certaine connaissance de la question du transport et j'en suis venu à la conclusion qu'il est impossible d'obtenir une diminution des prix de transport maritime par la méthode du gouvernement actuel. Ce projet n'est rien autre chose qu'un moyen de mettre les cultivateurs canadiens, surtout ceux de l'Ouest, sous l'impression que le Gouvernement va abaisser les tarifs de transport pour leurs bestiaux et leur blé. L'on tente aussi d'induire le peuple à croire que le parti conservateur soutient un monopole et n'a aucune considération pour le cultivateur canadien. Cette attitude de la part du Gouvernement est tout simplement une ruse. Le parti conservateur ne compte pas recueillir des suffrages en induisant aucun élément de la population en erreur. Ce que nous voulons, c'est une politique sensée et solide pour le bien du pays et de sa population. Nous avons toujours eu une politique de progrès.

Il y a un an ou deux ce Gouvernement entreprit de réglementer les prix de transport sur les lacs et nous savons tous dans quel pétrin il finit par se trouver. Le seul résultat de son intervention a été de chasser les navires, ce qui a fait perdre aux cultivateurs des Prairies quelque chose comme 4 millions. Finalement, le Gouvernement dut s'efforcer de ramener ces navires dans le commerce. Maintenant, le Gouvernement parle de réglementer les frets sur l'Atlantique, mais sa politique n'est qu'une déception et une manœuvre dont le but est de tromper encore une fois l'espoir du cultivateur. Tous les honorables députés ici désirent la réduction des frets maritimes et appuieraient toute politique honnête et tangible susceptible d'amener ce résultat. On n'a pas demandé à ce Parlement de voter en faveur de la réduction des frets maritimes; on lui a demandé de voter une subvention de 13 millions de dollars à la compagnie Petersen sans espoir de réglementer le prix du transport. Nous avons notre propre marine marchande, et si nous pouvions effectuer cette réglementation des frets maritimes, ce serait en l'utilisant. Pourquoi payer une subvention à une autre compagnie de transport pour obtenir des frets réduits sur le transport de nos bestiaux? Si vous avez l'intention de venir en aide au producteur ou à l'exportateur de bestiaux, pourquoi ne pas lui accorder une prime de cinq ou dix piastres par tête et vous seriez alors assurés d'aider réellement ceux que vous voulez protéger. Le premier ministre a déclaré que les frets maritimes avaient tué l'industrie. Cela est absolument faux. Si les frets sont élevés, les prix de transport sur terre le sont davantage. Les chemins de fer ont fait leur bonne part contre la prospérité du pays et l'étouffement des industries. Ils ne nous ont pas donné un service adéquat, et ils ne se sont pas soucié des besoins du pays, surtout pour ce qui est du service des messageries. Je vais donner à la Chambre un exemple de ce que les gens de Toronto ont dû souffrir il y a quelques années lorsque ceux qui avaient la direction des chemins de fer ont tenté de leur imposer leurs vues. Entre Toronto et Hamilton se trouve une magnifique région propre à la culture des fruits et des milliers de boîtes de fraises étaient expédiées de chaque gare sur tout le parcours de la voie ferrée. Les consignations de ce fruit sont énormes entre Toronto, Hamilton et St. Catharines. Le convoi régulier arrivait à onze heures chaque jour et recueillait de 800 à 1,000 boîtes de fraises. Certains jours, lorsque le chef du convoi était de mauvaise humeur, et qu'il se trouvait un grand nombre de boîtes sur le quai de la gare, un jour de grande chaleur, il disait, "Partons, qu'elles restent là". Le mécanicien se trouvait peut-être dans la même humeur, et partant du même avis. Nous nous adressâmes aux chemins de fer, et on nous répondit que les voyageurs se plaignaient continuellement du service. Cette manière d'agir enleva ce trafic aux chemins de fer pour le donner aux camions automobiles. Des centaines de camions automobiles font maintenant le transport des fraises entre Toronto, Hamilton et St. Catharines et autres endroits. Il ne faut pas être surpris si le trafic des voies ferrées s'en ressent. Toutefois, je ne blâme pas les propriétaires des chemins de fer comme les employés de ces derniers. D'ailleurs, on ne peut comparer les prix actuels de transport avec ceux d'il y a quelques années, d'avant-guerre surtout. L'honorable représentant de Cariboo (M. McBride) a donné un bel exemple de l'impossibilité de réduire les frets maritimes à ce qu'ils étaient autrefois. Il exposa

d'abord à la Chambre le coût des navires et les salaires que l'on accorde au capitaine, au pourvoyeur, au premier et au deuxième lieutenant, et à tous les autres employés qui retirent chacun deux ou trois fois le salaire qu'ils recevaient avant la guerre. C'est là la raison pour laquelle il est impossible d'obtenir les frets maritimes d'autrefois. Personne ne peut s'attendre que les hommes de la marine marchande travaillent pour une aussi faible pitance qu'autrefois, tandis que sur terre les hommes obtiennent 100 et 150 p. 100 de plus qu'ils ne recevaient auparavant. Les marins de la marine marchande méritent, je crois, le meilleur des traitements, vu leur conduite pendant la guerre. On ne peut oublier leur loyauté à la Grande-Bretagne. J'ai toujours eu le plus grand respect pour ces hommes depuis la guerre, et j'espère que tous nous nous rappelons lorsque nous payons nos frets maritimes, que nous ne devons pas hésiter à payer aux marins de notre marine marchande un salaire juste et raisonnable.

A mon sens, le paiement d'une subvention à une flotte de navires comme ceux de Petersen ne produira aucun effet sur le commerce de l'Atlantique. Autant vaudrait une guerre déclarée entre deux pays dont l'un possède un dreadnought et l'autre une chaloupe à rames. Vous savez ce que serait le résultat. Si la commission de navigation des Etats-Unis avec 300 navires en exploitation et 900 en réserve ne peut vaincre la coalition sur l'Atlantique que pourront faire dix navires de la dimension des vapeurs de la flotte de Petersen?

Le gouvernement actuel est absolument opposé à la marine marchande canadienne. On est prévenu contre cette marine, et on n'obtient que de maigres résultats. Lorsque, pour la première fois, j'entendis un honorable député de la droite ridiculiser la marine marchande, je proposai, comme je le fais actuellement, l'inauguration d'un service à l'aide de cette marine entre le Canada et les ports de la Méditerranée. J'énumérai les denrées que nous pourrions transporter à ces ports, le nombre de navires que nous pourrions tenir sur mer, et le tonnage de ces navires. J'ai aussi demandé l'utilisation de cette marine entre le Canada et les Antilles qui forment une possession britannique, dans le but d'établir un commerce entre les deux pays. Mais on ne fit rien.

Si nous avions établi un service convenable et régulier avec les ports de la Méditerranée et les Antilles, nous transporterions aujourd'hui des milliers de tonnes de marchandises au National-Canadien et nous tiendrions en même temps la Marine marchande occupée. Mais il serait inutile de faire cela sans avoir un service frigorifique convenable et un entrepôt chauffé à Saint-Jean ou à Halifax. Il n'est pas nécessaire d'avoir un entrepôt chauffé à Montréal, car nous ne pouvons nous y rendre en hiver, mais il serait absolument nécessaire d'en avoir un à Saint-Jean ou à Halifax; nous ferions ainsi progresser notre pays et les possessions britanniques et nous en retirerions de bons résultats.

D'après ce que je comprends, il se peut qu'on ait l'intention de retirer des Antilles les navires de la Marine marchande du gouvernement canadien. Je puis dire que cela serait un désastre terrible pour les Antilles et que ce serait remettre le commerce entre les mains de la United Fruit Company, de Boston, le plus grand monopole au monde. Les Antilles ne pourraient jamais réussir si leur commerce passait aux mains de la United Fruit Company. Nous devrions commercer de plus en plus avec les Antilles. Nous pourrions y créer un marché considérable pour notre blé, et ce marché s'étendrait à tous les genres de produits manufacturés canadien. Je sais qu'il y a là une demande considérable pour les chaussures et d'autres produits de notre pays. Je dois dire que, si les Antilles ne reçoivent pas notre appui, elles seront complètement perdues pour nous. Les Américains ont les yeux fixés sur elles et il pourrait bien se produire quelque chose de ce côté. Il faut que le Gouvernement fasse savoir quelle va être sa politique permanente quant au service de ses navires, à leur équipement au service frigorifique de nos ports canadiens et à la construction d'entrepôts chauffés à Saint-Jean ou à Halifax. Nous devrions être capables de disposer d'un million de dollars de produits dans les Antilles. Tous les Canadiens pensent comme moi, quand je parle ainsi. Mon honorable ami de York-Est (M. Harris) a reçu une lettre, je crois, d'un citoyen de North-Bay, au sujet du service de navigation donné par notre Gouvernement aux Antilles. C'est une question importante et j'aimerais que le Gouvernement y portât attention. La lettre dit:

> Ils pourraient obtenir des prix rémunérateurs et plusieurs milliers d'acres seraient de nouveau rendues à la production si l'on établissait un service frigorifique. Les ananas, les bananes, les pamplemousses, les oranges, les citrons, les cocos et toutes sortes de fruits tropicaux peuvent être produits.

Si tout ce qu'il dit peut être produit aux Antilles,—et nous avons quelque intérêt dans ce pays—faisons tout notre possible pour donner un service convenable entre nos ports et les Antilles.

La lettre continue:

> Je dirai que si le Gouvernement consent à établir un service frigorifique (et je ne peux pas imaginer qu'il sera assez sot pour refuser de le faire), il devra organiser dès maintenant ses agences pour l'achat des fruits, afin de mettre fin au monopole actuel.

Cette lettre vient d'un citoyen de North-Bay qui, je le présume, a des intérêts dans les Antilles; mon honorable ami de York-Est me l'a passée ce matin. D'après les renseignements que nous pouvons avoir, on perd de l'argent avec les tarifs actuels. L'honorable député de Toronto-Nord (M. Church) a dit l'autre soir que les navires irréguliers contribuent beaucoup à réduire le coût du transport maritime. Il a raison, mais la difficulté est que le navire irrégulier ne voyage que lorsqu'il peut obtenir une cargaison et que, par conséquent, il ne donne pas le service voulu; et ce que les gens veulent, c'est un service régulier, chose que ne peuvent pas donner les navires irréguliers.

On est loin d'expédier aujourd'hui autant de marchandises en Angleterre, en Allemagne et dans les autres pays européens qu'on n'en expédiait avant la guerre. Les populations des Iles Britanniques, de l'Allemagne, de la France et des autres pays européens n'ont pas l'argent qu'il faut pour acheter autant qu'auparavant, et leur monnaie est dépréciée. Je me rappelle qu'avant la guerre, tout ce qui se produisait ici en fait de fruits s'expédiait en France, en Allemagne et en Angleterre, surtout les pommes, évaporées ou séchées; et même les cœurs de pommes étaient emballés et expédiés en Allemagne d'où ils nous revenaient sous forme de vins ou de brandy ou de champagne ou quelque chose comme cela. Nos producteurs souffrent aujourd'hui de l'insuffisance de la demande pour les pommes de qualité inférieure dont nous pourrions disposer dans les conditions normales en Europe. Comme résultat, le commerce sur l'Atlantique a souffert et c'est pourquoi les taux sont un peu plus élevés qu'ils ne le devraient.

D'une façon générale, un tarif bas est sans valeur. Le marché domestique est le meilleur qui soit pour tous nos producteurs. Mes honorables amis siégeant à ma gauche ne pensent pas ainsi, mais je ne discuterai pas cette question pour le moment. Ce qu'il nous faut dans ce pays, c'est d'augmenter la consommation locale. La population diminue dans les centres industriels; nos ouvriers s'en vont, faute d'emploi; et même certaines personnes ayant des revenus suffisants pour vivre convenablement dans les conditions normales sont forcées de s'en aller. Et avec tout cela, nos taxes sont nombreuses et lourdes. Il ne saurait y avoir de doute que le marché domestique ne soit décidément le meilleur possible pour nos maraîchers et nos arboriculteurs fruitiers.

Dans la région, d'une étendue de 100 milles, qui s'étend de Toronto aux chutes Niagara, les fermiers ne cultivent que des fruits et des légumes. Si le chômage s'accentue, si nos gens continuent à quitter le pays et si des villes comme Hamilton et Toronto perdent leur population ouvrière, il n'y aura plus d'espoir pour le maraîcher ni pour l'arboriculteur fruitier. Ils ne peuvent vendre que dans les villes canadiennes, ne pouvant expédier leurs produits aux Etats-Unis. Les Américains produisent tous leurs fruits et légumes, de sorte que l'arboriculteur fruitier et le maraîcher du Canada ne peuvent vendre qu'au pays. Cela est vrai, sans aucun doute, de l'Ontario, et s'applique également à la bonne vieille province de Québec. Il fut un temps peut-être où l'on trouvait de gros fermiers dans Québec, mais les fermes de cette province ont été divisées, de sorte que les fermiers disparaîtront. Nous savons tous que miers ne cultivent plus que sur une petite échelle. Et comme le fermier de Toronto, l'arboriculteur fruitier et le maraîcher de la province de Québec doivent chercher dans les centres industriels un débouché à leurs produits. Par conséquent, si notre population continue à émigrer aux Etats-Unis, ces fermiers disparaîtront. Nous savons tous que les Etats-Unis produisent en énormes quantités, et cela se comprend aisément quand on considère que le climat de ce pays est beaucoup plus propice à la culture maraîchère et l'arboriculture fruitière qu'au Canada ou en tout autre pays. Dans la Floride, la Louisiane, le Texas, le Tennessee et la Caroline du Nord ou du Sud, l'on obtient deux ou trois récoltes par année dans des circonstances idéales, tandis que les fermiers canadiens consacrent tout leur temps à tâcher de produire une seule récolte.

Par suite des prix réduits des fruits et des légumes en notre pays, le prix de nos fermes diminue; leur valeur baisse. Des hommes qui ont acheté des fermes pendant les cinq ou six dernières années peuvent difficilement gagner leur vie dans le voisinage de Toronto, Hamilton et autres villes. J'en connais plusieurs qui subissent ce sort. Cela est vrai également des fermes situées près de Montréal. Ces fermiers éprouvent beaucoup de difficultés à assurer le service des intérêts de la somme qu'ils ont consenti à payer pour leur ferme, et ils ne reçoivent pas la protection qu'ils méritent. Je ne sais pas si l'augmentation du droit d'entrée placé sur les légumes importés au pays ce printemps produirait les résultats que nous voulons obtenir; mais je pourrais vous donner un exemple de l'état de choses qui existe. Cette année même, le pays a été inondé de nouvelles carottes et de pommes de terre, vers le mois de décembre, ce qui ne s'était jamais produit auparavant. Nous avons reçu nombre de wagons de carrottes en paniers d'un boisseau, de l'état de la Californie, au mois de décembre, et à cause de l'arrivée de ces légumes frais les fermiers du voisinage de To-

ronto perdirent presque toute leur récolte. Il n'est pas difficile d'en trouver le motif; tant que le public peut se procurer des primeurs il n'achète pas de vieux légumes. Si nous avions eu une commission du tarif au courant de l'état des affaires, elle aurait conseillé au Gouvernement de mettre un embargo, pendant une couple de mois, afin de permettre aux producteurs canadiens d'écouler leur récolte. On vend aujourd'hui, dans les rues de Montréal et de Toronto, des produits américains pour une valeur de plusieurs millions de dollars, bien que l'acheteur ne réalise pas un seul dollar de gain. Celui qui achète ces produits soutient la concurrence avec les autres marchands et si son concurrent les achète, il est obligé de l'imiter. Tandis que les rues de nos villes sont encombrées de produits américains, nos légumes pourrissent. L'état du marché domestique à l'heure actuelle est déplorable. Il y a deux mois les nouvelles pommes de terres américaines, n° 2, se vendaient $12 le baril, tandis que la pomme de terre ontarienne de la meilleure qualité se vendait 70 à 75c. le sac. Néanmoins, la nouvelle pomme de terre trouvait des acheteurs. Un baril de vieilles pommes de terre valait $1.50, tandis qu'un baril de primeurs atteignait $12. A l'heure actuelle, un baril de primeurs se vend $6 et les vieilles pommes de terre, environ $1 le baril; néanmoins le public demande la primeur. Cela se produira, tant que les gens auront des goûts dispendieux. Il nous faut une commission du tarif qui dira au Gouvernement ce qu'il doit faire dans des cas de ce genre.

Certains de mes honorables collègues du groupe progressiste et certains du parti libéral changent d'opinion au sujet du tarif douanier. D'aucuns réclament un droit d'entrée sur des produits de leur comté. Je ne veux pas citer de noms, mais j'ai entendu des députés réclamer des droits, cette année, qui désapprouvaient la protection, l'an dernier. Il nous fait plaisir de voir qu'ils se dirigent de notre côté, car on a jugé et trouvé inefficace le programme du parti libéral; je ne vois pas pourquoi les honorables députés du groupe progressiste et les protectionnistes du parti libéral n'appuieraient pas le programme du parti conservateur, lequel a été conçu de manière à protéger les intérêts de tous.

J'ose affirmer que, dans les prairies, l'on réclamera encore la protection, comme je l'ai dit à mes honorables amis il y a un an ou deux. Je les ai félicités pour l'expansion qu'ils ont donnés à leurs industries en Alberta et au Manitoba. Quand ils auront fini d'épuiser le sol par la culture répétée du blé et qu'ils se seront adonnés à la culture mixte ils réclameront, à leur tour, le régime protecteur

comme ils ont fait pour le libre-échange au cours des deux ou trois dernières années, et alors ils donneront au parti conservateur le mérite qui lui revient.

Au point de vue commercial, l'administration de ce Gouvernement n'a pas été des plus pratiques. Je doute fort qu'aucun gouvernement donne jamais au pays une administration vraiment d'affaires, mais celle-ci est la pire que j'aie vue. On l'a vu quémander et faire des traités. Pour ce qui est de la convention conclue avec la France je suis d'avis que nos négociations n'ont pas eu l'avantage dans ce marché et je ne suis pas fâché que le Gouvernement soit désappointé du résultat. Qu'est-ce que nous a rapporté la ratification de ce traité? Nous avons acheté pour 5 millions de plus à la France et nous lui avons vendu pour 3 millions de moins. Je ne vois pas où a été l'avantage du Canada. Les importations consistent en vins, soies, satins, et ainsi de suite, sur lesquels nous aurions dû percevoir un revenu. Ce sont des articles de luxe et ceux qui peuvent se les procurer peuvent aussi trouver le moyen de payer les droits qui les frappent. En somme, c'est ce qui est en train de ruiner, aujourd'hui, notre pays—un manque de revenus et trop d'impôts. Nous entendons dire qu'une autre convention est en voie de négociation avec l'Australie. Nous ne savons ce qu'il en adviendra: si elle sera conclue ou non. Je n'entreprendrai pas d'énumérer les articles canadiens auxquels l'Australie réserve son tarif de faveur, mais au nombre des denrées pour lesquelles nous offrons un tarif de faveur à l'Australie se trouve la viande. Eh bien, voilà un de nos produits d'exportation; nous en avons un gros excédent et puisqu'il en est ainsi je ne puis donner mon appui à la convention avec l'Australie. De même fait-on bénéficier du tarif de faveur les œufs, le fromage, le beurre, les oignons et d'autres articles. Je suis d'opinion, j'ignore si mon parti la partage, que nous avons au pays une quantité de ces choses. Encourager leur importation, c'est ruiner nos producteurs, nos agriculteurs, et ce sont ceux à qui nous devons étendre notre protection. J'ai autant le désir de protéger l'homme qui cultive le sol que je suis prêt à aider le manufacturier—à la vérité j'ai un peu moins d'estime pour le manufacturier. On s'occupe encore des fruits séchés, du raisin et des groseilles, et je n'y vois pas d'objection. Mais je ne veux pas qu'on fasse bénéficier l'Australie d'un régime de faveur pour ce qui est des légumes. Nous en avons tant déjà que nous pourrions approvisionner l'Australie et l'Angleterre ensemble. C'est de nature à ruiner nos maraîchers. Quant à moi, mon désir serait que nous ne fassions plus de conventions de ce genre avec aucun

autre pays. Notre devise, selon moi, devrait être: "Le Canada d'abord."

Mon souhait serait qu'en matière de commerce, le Gouvernement dotât le pays d'une administration économique et non politique. Il me répugne de dire que jusqu'ici, on n'a cherché qu'à leurrer le peuple, seulement je n'ai pas d'autre expression pour traduire ma pensée. Au moyen d'un jeu de statistiques sur le commerce, on a tenté de faire voir une prospérité qui en réalité n'existe pas. Un soir, le très honorable premier ministre a consacré deux heures pour essayer de faire croire à la députation et au pays que les affaires allaient bien mieux cette année que l'année dernière. Pour se faire une idée de l'absurdité de telles prétentions, n'importe lequel d'entre nous n'aurait qu'à demander à ses parents ou amis s'ils ont en poche plus d'argent qu'ils n'en avaient l'année dernière. C'est cela que j'appelle se moquer du peuple—comme lorsque le premier ministre de ce pays se lève à la Chambre pour dire au peuple qu'il est en meilleure posture qu'il ne l'était il y a deux ou trois ans! Il n'arrivera pas à convaincre personne là-dessus. Il s'est de plus vanté que le chiffre de nos exportations était beaucoup plus considérable que celui de nos importations. Mais nous savons bien pourquoi. Nous exportons notre matière première, du blé, du cuivre, du bois à pâte; c'est pourquoi nos exportations dépassent tant nos exportations. La diminution principale constatée dans nos importations est pour la houille grasse, l'acier et d'autres matières premières; c'est la preuve que notre industrie est inactive et qu'elle n'a besoin ni de houille, ni de matières premières. Un argument comme celui-là n'a pas le sens commun.

L'année dernière, j'ai entretenu la Chambre du gouvernement par commissions et par comité et je faisais remarquer qu'on la menait comme un cirque à six arènes. Si vous le préférez, vous pouvez, cette année, en ajouter une de plus. A cette session, les comités sont encore de mode. Le Gouvernement cherche à faire croire au pays qu'il n'agit toujours qu'avec justice en tout, surtout quand il agrée les conclusions d'un de ces comités. Mais il n'est pas de député qui ne sache ce qu'il faut attendre d'un comité formé de huit libéraux, de quatre progressistes—dont le parti est pis encore que le parti libéral—et de trois députés prêtés par le vieux parti conservateur. Vous pouvez vous faire une idée de ce qui peut sortir d'un comité comme celui-là. Au public inquiet et aux associations intéressées le Gouvernement peut répondre: "Le comité n'a pas encore fait rapport; attendez encore un peu. Il doit faire telle ou telle proposition."

Le Gouvernement peut promettre mer et monde pour se maintenir au pouvoir, et c'est sa seule politique.

L'an dernier, je fis remarquer que le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell)—est-il en Chambre?

L'hon. M. MOTHERWELL: Certes.

M. SPENCE: Je dois le féliciter cette année; je m'aperçois qu'il a rayé plusieurs milliers de dollars du crédit des publications. Néanmoins il reste encore beaucoup de publications adressées aux députés et que l'on ne lit jamais, je pense. J'ai signalé le gaspillage et l'inutilité de faire traîner ici et là ces publications par nos postiers et les déposer à notre porte. Ma femme m'a déclaré: "J'espère que tu vas arrêter l'expédition de ces colis à la maison." C'est un gaspillage, dis-je, de faire distribuer tant de publications par tout le pays. On met en ballot les imprimés non distribués et on les vend comme chiffons de papier, probablement un demi-sou la livre. Je pense que le montant du papier de rebut vendu l'an dernier a été de $24,000 ou $25,000. L'honorable ministre du Travail (M. Murdock) est au fait du tout, car, l'an dernier, il m'a répondu que j'avais tort. Selon moi, la Commission du service civil ferait bien de maintenir un service d'impression à elle, pour annoncer qu'on demande des employés au ministère de l'Agriculture. Où le ministre les place-t-il tous, je ne saurais le dire, et j'ignore s'il les engage à un endroit pour les envoyer ailleurs, mais tous les jours la Commission du service civil annonce des vacances dans son département. Et pour comble, nous aurions bientôt besoin d'un dictionnaire pour comprendre la nature des fonctions que ces recrues ajoutées à son personnel sont censées assumer, car personne ne peut comprendre les termes employés dans les annonces. Où l'argent va, nous l'ignorons, mais il s'en va quand même. Je vais vous donner une idée de l'emploi d'une partie des deniers publics, et j'indiquerai que le Gouvernement a gaspillé de grandes sommes—je ne dis pas délibérément—pour peindre en rose la situation ou berner le public. Il y a quelque temps, le ministre du Commerce (M. Low) a fait publier une annonce intitulée: "Le Canada revient à la prospérité."

Quelques VOIX: Triomphe de la crise.

M. SPENCE: "Le Canada triomphe de la crise",—insérée dans plusieurs journaux, et voici les journaux rémunérés pour cet article de camouflage: la *Manitoba Free Press*—ce n'est pas un journal conservateur, à ma connaissance; la *Gazette Publishing Company*, peu m'importe, c'est une question de politi-

que; la Canada Congress Publishing Company; la Globe Printing Company—je ne vois pas le nom du *Mail and Empire;* le *Saturday Night,* le *MacLean's Magazine,* le *Financial Post;* on a aussi dépensé $2,893 pour la publication d'une annonce non conforme à la vérité, et tous les députés le savent.

Une enquête sur l'agriculture nous a coûté $21,402, l'an dernier, et il n'en est rien résulté. Une enquête se poursuit sur les frets maritimes, enquête supposée tirer son origine du rapport du comité de ce nom, bien qu'à mes yeux le rapport Preston en soit la cause. Puis nous arrivons à notre ami M. Preston qui a reçu $10,000 en émoluments et remboursement de frais touchant diverses fonctions remplies pour le compte du Gouvernement. L'enquête sur le prix du transport sur les Grands lacs a coûté $2,291; le secrétariat de la Commission des grains, $5,310; les frais d'hôtellerie en Angleterre, $150, etc. Voilà une chose que je n'approuve pas; je ne crois pas à sa nécessité. Il existe aussi une autre commission appelée la Commission du bois à pâte. L'honorable député de Fort-William (M. Manion) a demandé combien la Commission du bois à pâte a coûté en tout au pays, et le ministre intérimaire des Finances a répondu: la jolie somme de $72,672.51. On a aussi demandé combien a coûté l'enquête sur les grains et à combien on évalue les comptes impayés. Le ministre a répondu que du 30 juin, 1923, au 31 mars 1924, les frais se sont élevés à $107,612, et du premier avril 1924 au 5 février 1925 à $59,994.88, soit un total de $166,606. Monsieur l'Orateur, si un homme avait à travailler fort pour gagner cet argent lui-même, je ne crois pas qu'il le dépenserait ainsi.

Puis, en 1924-1925, on a payé $12,000 et $9,000 à W. T. R. Preston. A mon sens, il devrait y avoir moins de comités et de commissions et le Gouvernement devrait assumer les responsabilités à prendre et exécuter ce travail lui-même. Je puis assurer le Gouvernement que, suivant mes renseignements, le peuple va s'intéresser plus activement à la prochain élection qu'aux élections passées. Les amis et les parents des électeurs sont contraints de quitter le sol natal, plusieurs pour gagner leur vie aux Etats-Unis, et ces gens sont prêts maintenant à appuyer le bon vieux parti conservateur, sur qui on se repose toujours pour faire renaître la confiance et revenir la situation normale.

Un député ministériel a déclaré l'autre jour que deux cents nouvelles industries se sont établies dans l'Ontario septentrional. S'il en est ainsi, il s'agit de deux cents hommes s'engageant dans l'industrie chacun pour son propre compte, pour s'assurer de petits emplois qu'ils ne pouvaient obtenir autrement.

On s'est fortement prononcé en faveur du système de fabriquer nous-mêmes notre pulpe de bois au lieu de l'exporter sous sa forme brute. Il faut féliciter le gouvernement de l'Ontario d'avoir adopté cette politique. Il a interdit l'exportation du bois à pâte coupé sur les terres de la couronne. Le résultat ne s'est pas fait attendre. Un grand nombre d'ouvriers ont trouvé de l'emploi dans la province. On aurait tort d'expédier notre bois à pulpe et nos ouvriers à Tonawanda, près de Buffalo, au détriment de l'Ontario et du Canada. Il y a une grande activité dans cette localité à cause de cette industrie. On devrait achever la fabrication de ce produit en Canada avant de l'exporter. On a coupé dans nos forêts, l'année dernière, 4,350,000 cordes de bois à pâte et presque toutes ont été expédiées à l'état de matière première.

On sait que le Canada possède de grandes richesses en minerai de cuivre; mais presque toute la quantité extraite est vendue à l'état brut aux Américains. Le résultat est que l'Angleterre et l'Allemagne s'approvisionnent de ce métal aux Etats-Unis au lieu de s'adresser au Canada. Nous n'avons vendu que 7 p. 100 de notre production à ces deux pays. C'est malheureux. Nous avons importé du minerai de fer pour une valeur de 128 millions. Si notre industrie sidérurgique était développée comme elle le devrait, nous n'aurions pas à acheter une tonne de fer aux Etats-Unis. Les géologues nous assurent que le pays de la baie d'Hudson contient des gisements de fer abondants qui titrent 55 et 60. Je crois savoir que le gouvernement de l'Ontario songe à faire transporter le minerai à Moose-Factory pour y être chargé sur les convois de la ligne du Témiscamingue. J'espère que cela arrivera.

J'ai remarqué que dans la déclaration du ministre des Finances on annonce la suppression du droit sur les pamplemousses provenant des Antilles, c'est-à-dire expédiés de la Jamaïque. Je n'y vois pas d'inconvénient, mais il est inutile de supprimer le droit sur les pamplemousses, si en même temps on ne fournit pas des facilités pour l'expédition en compartiments frigorifiques de ces fruits à Halifax et à Saint-Jean. Je parlais de cette question avec un importateur de fruits de Toronto qui a un frère à la Jamaïque. Il se déclarait enchanté de la suppression du droit; mais il constatait que les ports canadiens ne sont pas pourvus des installations nécessaires pour recevoir les fruits.

Je pense, pour ma part, que le droit est déjà trop haut sur les pamplemousses de la Floride. Je serais en faveur d'un droit spéci-

fique. Je n'aime pas beaucoup le droit *ad valorem;* car il y a toujours contestation entre l'importateur et le douanier sur le poids véritable d'une caisse de pamplemousses. L'intérêt de l'importateur est de convaincre les agents de la douane que le colis est d'un poids bien inférieur à celui que prétend l'employé. Le meilleur système serait de faire payer tant par boîte. Le droit *ad valorem* rendrait justice à l'exportateur d'une caisse de fruits juteux à écorce mince, par comparaison avec celui qui expédie des fruits spongieux, à grosse écorce, dépourvue de liquide. Ce dernier paye 65 cents de droit par caisse et le propriétaire des fruits plus lourds doit verser peut-être 75 cents. Je proposerais donc au Gouvernement de réduire le droit sur les pamplemousses de la Floride à 50 cents au plus la boîte, un droit spécifique plutôt qu'*ad valorem.*

Nous avons un autre grief. L'année dernière la récolte d'oignons a été surabondante en Canada. La région de Windsor a produit plus d'oignons que le pays ne peut en consommer. Notre droit d'entrée est de 30 p. 100, et le droit américain de une piastre le sac ou 1 cent la livre. Si le droit avait été le même des deux côtés, nous aurions vendu notre récolte aux Etats-Unis sans rien faire perdre à nos producteurs. Ainsi, remplaçons notre droit de 30 p. 100 par un droit de 1 cent la livre, à l'exemple des Américains, et par là nous favoriserons nos gens.

Les fraises pénètrent en Canada moyennant le payement d'un droit de 2 cents la livre. Voilà une autre difficulté, car les douaniers sont obligés de peser plusieurs boîtes ou caisses dans un même chargement. J'invite le Gouvernement à établir un droit spécifique de tant par boîte au lieu de tant par livre, car il y a toujours contestation sur le poids des boîtes. Au lieu d'un droit de 2 cents la livre, ce qui veut dire 3 cents la boîte, je frapperais les fraises américaines d'un droit fixe de 5 cents la grande boîte et de 2 ou 3 cents la petite boîte.

J'ai toujours été opposé aux taxes spéciales, comme la taxe de vente, la taxe du timbre, et le reste. Voici ce que je propose à la place. Le prix des oranges, des bananes et des ananas est tellement haut aujourd'hui que l'imposition d'un droit de 25 cents ne serait pas remarqué; il n'ajouterait pas grand chose au prix de détail. Les bananes sont importées au pays en grandes quantités juste à l'époque de l'année où les fraises canadiennes, les cerises et les pêches arrivent sur les marchés; ces fruits exotiques constituent la plus sérieuse menace que nos producteurs aient à redouter de l'étranger. Les approvisionnements de bananes sont aux mains du plus puissant monopole qui existe dans le monde entier. Je me rappelle du temps, il y a nombre d'années de cela, où les bananes valaient à peine 3c. à 3½c. la livre. Or, aujourd'hui, vous ne pouvez les acheter à moins de 7½c. la livre par charge de wagon et il arrive souvent qu'on laisse pourrir ces fruits dans les entrepôts au lieu de les vendre à meilleur marché. Tout cela parce que nous n'avons su établir un service de navires pour desservir ces pays.

Pour moi, le moyen le plus simple, le plus facile et le moins coûteux d'obtenir les sommes nécessaires à la gestion des affaires publiques c'est d'utiliser le tarif douanier autant que possible. Ce mode de perception est le moins irritant, le peuple acquitte les impôts sans trop s'en rendre compte. Les gens absorbent régulièrement leur médecine à petites doses. Les douaniers sont toujours à l'œuvre et il n'y a pas de raison pour qu'ils ne soient pas tenus occupés. Le Gouvernement ouvre actuellement des bureaux de perception des taxes à divers endroits du pays et il s'assure les services de fonctionnaires supplémentaires qui absorbent toujours des sommes perçues. Il serait possible d'éliminer absolument ces bureaux si toutes les sommes nécessaires à l'administration de la chose publique étaient perçues au moyen des droits de douane.

Je suis en faveur de toutes les mesures destinées à soulager les provinces des Prairies aussi bien que les Provinces maritimes. Et si la Nouvelle-Ecosse est en aussi mauvaise passe que le disent certains de ses représentants, je n'ai pas la moindre objection à ce que nous abaissions les droits sur les agrès de pêche.

Je vois aussi d'un bon œil le relèvement des droits sur le charbon menu comme je suis également favorable à l'idée de protéger l'industriel pour qui l'augmentation des droits ajoute des sommes considérables aux frais généraux de son exploitation. Et à ce propos, je citerai un exemple. Les frais généraux d'une certaine pépinière se trouvent augmentés de $7,000 à $8,000 du fait de ce relèvement des droits de 34c. sur la houille grasse. Maintenant, je prétends que nous devrions aider une industrie à laquelle ce relèvement des droits cause un tort considérable. Je fais allusion à la pépinière Dale, de Brampton, l'un des établissements les plus considérables du genre au Canada.

A l'heure actuelle, les fleurs coupées des Etats-Unis, ne sont grevées que d'un droit d'importation de 17 p. 100 tandis que les nôtres sont frappées d'un droit de 45 à 46 p. 100 avant de pénétrer sur le marché américain. Afin de prêter main-forte à cette industrie où à d'autres qui sont en aussi mauvaise passe, nous devrions augmenter les droits sur

leurs produits étant donné que le relèvement des droits sur la houille grasse ajoute une somme de $7,000 à $8,000 au chiffre des frais généraux de cette pépinière.

M. McMASTER: Et le consommateur acquittera ces droits.

M. SPENCE: Pour quelle raison le consommateur acquittera-t-il ces droits?

M. McMASTER: Qui le fera si ce n'est le consommateur?

M. SPENCE: Pour quelle raison un député libéral préconise-t-il la ruine d'une industrie en ajoutant $8,000 au chiffre de ses frais généraux? Elle ne peut supporter ce coup.

M. McMASTER: Ce n'est pas ce que je propose.

M. SPENCE: Où est la différence, du moment que vous permettez l'admission au Canada des fleurs des Etats-Unis, des roses de toute beauté, pourvu qu'elles acquittent un droit de 17 p. 100 seulement tandis que les fleurs canadiennes sont frappées d'un droit de 45 à 46 p. 100 à New-York, à Philadelphie et sur les marchés des autres grandes villes des Etats-Unis? Les gens qui ont les moyens d'acheter des roses américaines au prix de $2 à $8 la douzaine sont en mesure d'acquitter des droits supplémentaires et de secourir l'industrie que vous ruinez.

L'hon. M. STEVENS: Quelle différence y a-t-il entre la houille et les roses au point de vue des droits?

M. McMASTER: Le principe est faux dans les deux cas.

L'hon. M. STEVENS: Et mon honorable ami est disposé à voter à l'appui du principe dans un cas, mais il refuse de le faire dans l'autre.

M. SPENCE: Nos impôts sont trop nombreux et trop rigides. Pour ma part, je suis absolument opposé à l'impôt sur les ventes. Je n'ai rien à redire contre l'impôt sur le revenu car celui qui touche des revenus suffisants doit être en mesure d'acquitter cette taxe. Pour moi, j'ai le regret de constater que, cette année, je verserai au fisc une somme insignifiante comparativement aux années passées. J'acquitterai l'impôt avec plaisir toutefois.

Cependant, l'application de cette loi laisse à désirer. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je citerai un exemple afin de faire voir de quelle façon le département à traité un parfait gentleman que je connais intimement et qui avait commis une erreur. Il agissait en qualité d'exécuteur pour une certaine succession à Toronto et il avait retardé de trois jours pour envoyer son rapport au bureau de l'impôt sur le revenu. Il Il fut condamné à payer une amende de $50 quoiqu'il eut acquitté l'impôt dans les délais prescrits par la loi. Ces incidents se passaient vers l'époque où l'honorable M. Fielding tomba malade, et je tentai d'intercéder en faveur du retardataire, mais en vain. Ce sont ces vexations qui portent d'excellents citoyens comme celui-là à se monter contre le Gouvernement; les règlements sont appliqués avec trop de rigueur. Un autre cas de même nature a aussi été porté à ma connaissance. Le particulier en question employait un assez grand nombre de chevaux et de voitures, car il exploitait une écurie de louage. Il décida de mettre chevaux et voiture au rancart pour adopter l'automobile. Or, dans son rapport au bureau de l'Impôt sur le revenu, il inscrivit une somme de $600 pour les voitures, un cheval, des harnais et autres choses de cette nature. L'année suivante ce n'est pas 600 dollars mais 150 dollars qu'il a obtenu pour ses chevaux, ses voitures et ses harnais. Croyez-vous que la division des impôts l'a dédommagé pour cela? Non pas, elle ne lui a accordé que 25 p. 100 de dépréciation. Cet homme a montré la quittance de la vente, mais les fonctionnaires ont exigé le paiement de l'impôt sur $337.50, sans en avoir aucunement le droit. C'est une méthode injuste et qui ne peut que tourner les citoyens contre le Gouvernement.

L'impôt du timbre est absolument contre la masse. Celui qui émet un chèque de 2 à 200 dollars subit une sanction, tandis que celui qui en délivre un de 50,000 dollars est protégé. Nous avons tant de catégories d'impôts, fédéraux, provinciaux et municipaux qu'ils sont devenus écrasants. Il est très difficile à l'homme d'affaires ordinaire de comprendre tous les règlements relatifs aux impôts; ils ne sont pas assez simples. Je connais plusieurs personnes qui étant sorties pour faire des rentrées de crédits jugèrent à propos d'apposer un timbre de 2c. sur chaque quittance de plus de 10 dollars. D'autres pensaient qu'il ne fallait aucun timbre à moins que la dette n'eût été payée en entier. J'ai vu une facture qui est revenue à l'un de mes collègues, il y a quelque temps, et qui portait ces mots: "Votre chèque reçu. Inutile d'envoyer une quittance." Vous voyez donc que ces règlements ne peuvent être mis en vigueur. D'après ce que je connais des commerçants, le Gouvernement doit percevoir moins d'impôts sur le revenu d'année en année. Il y a tellement d'anciennes maisons qui sont ruinées qu'il ne saurait en être autrement.

L'honorable député de York-Est (M. Harris) a dit l'autre jour que les députés sont trop nombreux. J'abonde dans son sens (*Applaudissements*). Mes collègues applaudissent avec raison. Le quotient de représentation devrait être augmenté. Nous avons un système de gouvernement trop compliqué pour notre population. J'ai foi en un gouvernement représentatif, mais il y a assez de députés pour une population de vingt millions d'âmes de plus. Nous perdons trop de temps à discuter des propositions arbitraires et des sujets économiques. Ces débats coûtent cher au pays. Nous avons des conseils de townships, de comtés et de villes en plus de notre Parlement et de nos législatures provinciales. Nous sommes gouvernés à l'excès, et ce n'est pas seulement mon opinion personnelle que j'exprime à cet égard mais celle du citoyen ordinaire. Le peuple est fatigué d'être trop gouverné; il nous faut moins de représentants.

Quant à l'immigration j'approuve ce qu'a dit l'un de nos collègues l'autre jour. Nous avons affecté des millions à l'immigration et nous avons décidé 350,000 étrangers à venir s'établir parmi nous, mais en même temps nous avons perdu 450,000 de nos propres compatriotes. Il me semble que nous importons la force musculaire mais que nous exportons l'intelligence pour l'expansion des industries américaines. Je ne dépenserais pas beaucoup pour l'immigration. Je permettrais à tous les sujets en bonne santé du Royaume-Uni ou du nord de l'Europe d'immigrer au Canada, mais j'assignerais sa part à chacun des autres pays. Tous, cependant, devraient devenir de véritables Canadiens ou bien rester chez eux. Nous ne voulons d'aucune race qui ne peut s'assimiler facilement à nos mœurs. Nous avons des agents d'immigration un peu partout mais les sujets que nous avons admis au pays depuis quelques années ne sont pas à l'honneur d'aucune nation. Jamais plus que cette année n'avons-nous eu l'opportunité d'augmenter notre population avec de bons immigrants anglais, irlandais et écossais. Il est venu un certain nombre d'habitants des Iles britanniques, et, naturellement, ils ont désiré prendre la route des Etats-Unis ayant tant entendu vanter la prospérité de ce pays. S'étant vu refuser l'entrée de la république américaine vu que le nombre assigné à leur pays était épuisé, ils se sont arrêtés dans quelques-unes des grandes villes du Canada, et, s'ils avaient pu obtenir du travail au pays, je suis d'avis que notre population aurait été augmentée de plusieurs centaines de jeunes immigrants de la Grande-Bretagne. Un certain nombre parmi eux qui venaient de la partie de l'Angleterre où j'ai été élevé m'ont prié de les aider. Nombre de ces immigrants sont illégalement allés aux Etats-Unis autant, je crois, que ceux qui y ont été admis en conformité de la loi.

J'ai proposé la nomination d'une commission du tarif durant les sessions de 1922 ou de 1923, et je suis encore de la même opinion. J'ai suggéré cette commission du tarif pour assister le Gouvernement de ses conseils, mais je ne voudrais pas que celui-ci acceptât les vues de cette commission si elles étaient illogiques Je ne désirerais pas non plus que les commissaires fussent de simples prête-noms ou des êtres purement décoratifs. Ce sont des hommes compétents qu'il faudrait. Voici pour quelle raison j'ai préconisé la création de cette commission. Lorsque le ministère actuel est arrivé au pouvoir je craignais les démarches du parti libéral en vue d'abaisser le tarif, je craignais que le Gouvernement ne donnât suite aux résolutions de la convention libérale de 1919; je voulais donc lui barrer la route. Mais le ministère n'a pas tenu ses promesses.

M. McMASTER: Vous croyiez qu'une commission tarifaire aurait joué ce rôle?

M. SPENCE: Elle vous aurait empêché de ruiner le pays. Les commissaires du tarif devaient être des hommes d'une compétence exceptionnelle et de la plus parfaite intégrité, des hommes formés dans le monde du commerce et de l'industrie, tant sur la ferme qu'à l'usine. Toutefois j'adresse une demande aux membres du Gouvernement qui m'écoutent: c'est ne pas nommer W. T. R. Preston président de la commission proposée, car elle deviendrait alors un simple instrument de parti et les suppôts de parti seraient on ne peut plus actifs.

L'autre jour j'ai suivi avec un vif intérêt les observations de l'honorable représentant de Prince (M. Maclean) touchant les injustices du régime des tarifs de transport. Il a affirmé qu'un M. Armstrong avait offert certains tarifs; j'ai formé, en l'écoutant, le projet de contrôler les assertions. Il a dit à la Chambre que le tarif sur les pommes de terre de Kentville à Sydney, un parcours de 312 milles, était de 53 cents alors qu'il était seulement le 55 cents entre Toronto et Winnipeg que sépare une distance de 1,232 milles. Comme cela se trouve, je suis documenté sur ces tarifs. Le samedi suivant je suis rentré dans mon foyer; allant à mon entrepôt j'y ai vu une facture indiquant que les frais de transport, payés d'avance sur un wagon de carottes envoyé à Winnipeg, était au taux de 80 cents et demi. Cette année à cause de la mauvaise récolte dans l'Ouest et la récolte abondante en Ontario les chemins de fer nationaux ont fait le sacrifice d'abaisser le tarif à 66 cents sur un wagon à capacité de 4,500. Je tiens à dire que les honorables députés ne devraient

pas avancer des opinions de la sorte en Chambre à moins de parler en connaissance de cause; autrement ils vont causer des disputes.

L'honorable député a dit aussi que le ministre du Commerce avait contribué à développer en Angleterre un marché pour la pomme de terre canadienne. Laissez-moi dire, monsieur l'Orateur, que lorsqu'une denrée est rare on peut toujours lui trouver un marché sans avoir recours au ministre du Commerce. Voilà quelques années lorsque survint la disette des pommes de terre les intéressés ne furent pas dans la nécessité de recourir au ministre du Commerce. Ils constatèrent qu'il y avait des pommes de terre en abondance en Irlande, en Angleterre et en Ecosse et ils en importèrent de ces pays. Je ne vois pas bien donc pourquoi on louerait le ministre du Commerce d'avoir développé un marché européen pour nos pommes de terre. Si le ministre avait réussi à faire lever l'embargo décrété par l'Angleterre sur nos pommes de terre il aurait certes bien mérité nos éloges. L'honorable représentant que j'ai nommé tout à l'heure a dit que les Provinces maritimes n'avaient pas un débouché pour leurs produits en Ontario, qu'elles étaient obligées d'écouler leurs pommes de terre et leur poisson aux Etats-Unis. Or je puis affirmer que rien que dans Toronto et sa banlieue nous achetons 7 millions de livres de poisson de la Nouvelle-Ecosse et que dans cette ville il y a une quantité presque illimitée de pommes de terre de semence venues de l'île du Prince-Edouard. Il n'est pas juste non plus de prétendre que l'Ontario n'achète pas les pommes de la Nouvelle-Ecosse ou de la Colombie-Anglaise. J'ai moi-même vu des milliers de barils de pommes de la Nouvelle-Ecosse dans la cité de Toronto. Si les gens de cette province voulaient être plus modernes, s'ils voulaient faire un empaquetage honnête et propre de leurs pommes dans des barils ou des boîtes d'aspect convenable je garantis que Toronto en prendrait 100,000 boîtes par année. Ils n'ont qu'à s'en prendre à eux-mêmes s'ils n'ont pas la clientèle: il y a eu fraude dans l'empaquetage et leurs méthodes sont surannées. Ils se servent de clous de quatre pouces au lieu d'en utiliser d'un pouce et quart. On jurerait que les boîtes sortaient de l'arche de Noé.

L'honorable député de King, (I.P.-E.) (M. Hughes) a trouvé à redire contre tout.. Il a dénoncé le droit sur le charbon. Il ne voulait pas voir aider une de ses provinces sœurs. Je dois féliciter les honorables membres à ma gauche cette année. Jamais de ma vie je n'ai entendu moins de plaintes. L'an dernier leurs jérémiades n'ont pas cessé; mais cette année ce n'est plus la même chose. Je crois qu'on leur a signifié d'avoir à se conduire comme de bons petits garçons et se tenir tranquilles, faute de quoi nous aurons des élections. Mais la dissension est dans leurs rangs; et je les laisse à leur sort. Individuellement, il n'y a pas de meilleurs garçons au monde que les honorables amis à ma gauche, mais leur programme collectif entraînerait la ruine de toutes régions du pays sauf la leur. Je tiens de bonne source que lorsque les honorables membres parlent de sécession ils ne réflètent pas l'attitude de la population de l'Ouest; je suis convaincu que toutes ces allusions au sentiment de l'Ouest en faveur de la sécession sont des propos en l'air.

Je veux que mes honorables collègues à ma gauche et moi nous nous quittions bons amis; car s'il y a une élection cette année, je suis sûr qu'on ne reverra plus ici les députés qui représentent actuellement l'Ouest. Il est possible que je visite cette région, l'hiver prochain; j'espère les y rencontrer et être en bons termes avec eux. Je sais positivement que même si l'Ouest élit des progressistes, très peu des députés actuels seront réélus et c'est pour cela que je tiens à ce que nous nous quittions dans les meilleurs termes. On pense qu'il va y avoir une élection; je souhaite que ce soit bientôt.

Certains de nos collègues ont dit qu'il y avait plus de chômage aux Etats-Unis qu'au Canada, proportionnellement à la population. C'est l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault) qui a dit, je crois, que, d'après la presse associée, il y avait à New-York seulement plus de 300,000 personnes sans emploi. Il a dit aussi que l'industrie textile de la Nouvelle-Angleterre ne marchait pas, tandis que l'année avait été meilleure pour les compagnies Massey Harris et International Harvester. Peu m'importe ce que peuvent dire les statisticiens, la presse associée ou l'honorable député, j'affirme que l'année n'a pas été meilleure pour la compagnie Massey Harris. Son établissement se trouve à proximité de ma circonscription et je me rappelle l'époque où cette compagnie employait 4,000 à 4,500 ouvriers, sauf pendant une courte période à l'automne, tandis que son personnel est aujourd'hui réduit à 1,000 employés et à l'heure actuelle, je connais plusieurs de ses actionnaires qui ont très peu pour vivre, ne touchant plus de dividendes. Aussi je ne comprends pas comment un député peut se lever dans cette enceinte et dire que l'année a été meilleure que les précédentes pour cette compagnie. Je ne le crois pas. Il y a aussi la compagnie Abel qui se trouve dans ma circonscription. Elle employait habituellement 1,500 ouvriers. Elle appartient aujourd'hui aux Rumley, de Chicago; il n'y a plus que 400 ou 500 employés pour la distribution des

produits fabriqués dans l'usine de Chicago et le Canada facilite cette distribution.

Notre honorable collègue a aussi prétendu que la situation avait changé relativement à certains genres de chaussures. Je parlais, l'autre jour, à un ami qui est au courant des faits et il m'a annoncé, je regrette de le dire, que la compagnie Ames Holden allait fermer sa fabrique à Montréal. J'ai un rapport d'un de nos commissaires à New-York qui confirme ce que je viens de dire et prouve l'inexactitude des déclarations de l'honorable député et de la presse associée. Ce rapport qui vient du commissaire Frederick Hudd, dit ceci:

L'industrie continue de se maintenir à un niveau d'activité assez satisfaisant et le maintien de la production et de la vente font espérer de bonnes affaires. Le rendement des industries fondamentales n'a pas diminué. Le fer en gueuse a atteint son maximum de rendement pour le mois de février et la fabrication de l'acier en billettes a aussi augmenté. Dans l'industrie automobile la fabrication s'est intensifiée; on estime qu'il a été fabriqué 277,600 voitures en février comparativement à 240,912 en janvier. Au commencement de mars, l'activité était encore plus grande que dans le mois précédent.

Voici l'aperçu que la Guaranty Survey donne de la situation commerciale:

On s'aperçoit qu'on continue de vendre beaucoup de marchandises par le nombre de wagons chargés pendant les dix premières semaines de l'année. La moyenne journalière, le mois dernier, a dépassé celle du mois précédent et aussi celle du mois de février de l'an dernier. En outre, les rapports courants des détaillants indiquent que la vente au public est aussi active. Les commandes par la poste et le commerce des chaînes de magasins d'articles à 10 cents ont augmenté d'environ 11 p. 100.

Les fabriques de l'état de New-York ont augmenté leur personnel, surtout dans l'industrie textile. Le travail s'accroît dans les industries du fer, de l'acier et des tissages.

Puis il y a la situation financière.

La situation financière

Le taux d'escompte de la Banque fédérale de réserve de New-York a été de porté de 3 à 3½ p. 100 à la fin de février. Les paiements par l'entremise des banques pour le premier trimestre sont plus élevés que les chiffres correspondants de l'an dernier. Les virements aux principaux bureaux de compensation des Etats-Unis se sont élevés en mars à $41,946,379,288, soit une augmentation de 12 p. 100 comparativement à février et de 14.4 p. 100 comparativement au mois de mars 1924. C'est le plus gros chiffre qu'on ait jamais atteint en mars; comparativement au mois de mars 1920, cela représente une augmentation de $608,119,597. Les compensations à New-York représentaient un total de $23,349,010,749, soit 10.9 p. 100 de plus qu'en février et 18.8 p. 100 de plus qu'en mars 1924. Les virements en dehors de New-York représentaient $18,597,368,539, soit 13.4 p. 100 de plus que le mois précédent et 9.4 p. 100 de plus qu'en mars 1924.

Le mouvement bancaire

Les compensations dans l'est du Canada accusent une diminution de 553 millions en 1924.

J'ai puisé ces renseignements dans le Bulletin de renseignements commerciaux, du département du Commerce, du 18 avril 1925.

D'après moi, la politique de protection douanière crée des emplois. Elle attire les capitaux qui font naître de nouvelles industries, améliorent les conditions à l'usine, accroissent l'actif.

Aujourd'hui, tout le monde est découragé: Il n'y a aucune stabilité et tous ceux qui ont des capitaux engagés se sentent constamment menacés. Les bons de l'Etat rapportent trop. J'ai discuté cela l'an dernier et j'ai conseillé d'emprunter à meilleur compte à New-York. On ne manque pas de capitaux au Canada pour alimenter l'industrie, mais personne ne veut en courir le risque tant que le Gouvernement actuel restera au pouvoir, à moins qu'il n'adopte notre politique. Je dis donc au Gouvernement: Laissez tout là et donnez au Canada la liberté d'action; faites appel au peuple et demandez-lui son appui. L'honorable député de Victoria (M. Thurston) a déclaré à la Chambre, le 20 avril, qu'il n'y aurait plus de parti conservateur dans vingt-cinq ans. On me permettra de lui répondre que, dans cinq ans, il ne restera que le parti conservateur et que lui-même aura perdu son comté en moins de cinq mois et qu'il y sera remplacé par quelque bon conservateur. J'appuie toujours mes déclarations si l'on me met au défi.

Il me semble qu'en réalité, le Gouvernement force le peuple à songer à l'annexion et nous savons tous que le peuple fera n'importe quoi pour ne pas mourir de faim. La politique du Gouvernement est toute d'opportunisme; attendre et voir ce qui va venir; il fera tout au monde pour conserver le pouvoir. Et il n'y a du reste aucun doute qu'il ne soit arrivé au pouvoir grâce à de fausses allégations. Les libéraux ont tenté de rejeter sur les conservateurs tout le blâme de ce qui s'est produit durant la guerre; ils ont monté la tête des bons citoyens de la province de Québec contre mon honorable chef (M. Meighen) et le parti conservateur. Mais le sort tourne et tricherie revient à son maître. Le Gouvernement achève presque son règne et son sort sera fixé du jour où il en appellera au peuple. On a accusé mon honorable leader de prononcer des discours pessimistes. Nous sommes tous plus ou moins pessimistes, selon la signification que nous donnons à ce terme, quand nous voyons les choses telles qu'elles sont et tentons d'y appeler l'attention dans le but d'y apporter remède. En ce qui regarde les accusations de pessimisme, mon honorable chef est représenté tout à fait sous un faux jour. Je me demande si les honorables députés savent exactement la signification du mot pessimisme? Pensez-vous qu'il est bon que le pays ne soit pas au courant du véritable état de choses? Pourquoi tromper le peuple? D'après ce que je puis voir il n'existe aucune raison de ne pas donner au peuple un bilan exact de la situation finan-

cière du pays afin qu'il sache où nous en sommes. Imaginons que vous vous trouvez sur un paquebot, en pleine mer, et qu'une tempête survienne; que doit faire le capitaine s'il a à cœur l'intérêt des passagers? Ne serait-il pas sage de sa part de clouer les écoutilles et de sauver son navire et ses passagers? Serait-ce du pessimisme de sa part que de voir le danger et chercher à l'éviter? Laissez-moi dire aux membres du Gouvernement que nous tentons de sauver le navire de l'Etat. Ce navire donne de la bande vers le sud et à moins d'y remédier rapidement, il s'inclinera bien davantage avant longtemps.

Je vais citer une lettre que j'ai reçue de la compagnie French Ivory Products Limited, une manufacture de ma circonscription. Les honorables députés comprendront ce qu'est le véritable état de choses en entendant ceci:

Toronto, 1er avril 1925.

Cher monsieur,

Nous fabriquons des articles de toilette comme les miroirs, brosses, vide-poches, boîtes à poudre, boîtes à bijoux, peignes, etc., en celluloïd. Cette industrie s'est agrandie depuis dix ans après des débuts fort modestes et elle fait aujourd'hui des affaires considérables, ce qui lui permet de concurrencer les importations, comme celles d'Angleterre, où les salaires sont moins élevés qu'au Canada, mais ou ils se rapprochent plus des nôtres que ceux de pays comme l'Allemagne et le Japon.

Comprenant que la majeure partie de nos articles se vendent mieux à l'automne, alors que les marchands achètent pour le commerce des fêtes, ce qui nous force à ralentir la fabrication au commencement de l'année, nous avons voulu étendre notre fabrication de peignes, article qui se vend toute l'année et cette fabrication est devenue une forte partie de notre commerce (Nous avons fourni un grande quantité de ces articles au Gouvernement durant la guerre). Cette extension de fabrication nous a permis d'employer nos ouvriers toute l'année.

Récemment, le commerce des peignes, que nous avons établi tout d'abord pour conserver notre activité toute l'année et employer nos ouvriers au début de l'année, a été mise en danger par la concurrence allemande. Nous avons dû réduire notre personnel et diminuer les heures de travail, avec le résultat que notre liste de paye a été réduite pour ainsi dire de moitié. Au cours de l'an dernier, certains de nos ouvriers sont passé aux Etats-Unis parce que nous ne pouvions pas leur donner de travail.

Les prix auxquels peuvent se vendre les peignes allemands ou japonais sont inférieurs à nos prix de fabrication et, néanmoins, nous avons toutes les raisons de croire que les prix ridiculement bas auxquels ces peignes sont achetés en Allemagne permettent aux agents, commissionnaires et marchands de réaliser des profits avant que le public profite de l'aubaine.

Nous savons à quels prix ces peignes peuvent s'acheter en Allemagne et les profits qu'on peut réaliser; on nous a même offert une agence. Nous avons refusé cette offre car nous préférons fabriquer et ne pas laisser nos ouvriers sans travail en essayant de vendre des articles allemands. Cependant, nous avons appris que les Allemands ont trouvé d'autres agents au Canada.

Depuis la guerre, le Gouvernement a adopté plusieurs lois excellentes dans ses tentatives de nous mettre à l'abri de cette concurrence injuste et peu désirable, mais aucune n'est actuellement en vigueur et l'Allemagne menace réellement notre industrie.

[M. Spence.]

Pas plus tard que la semaine passée notre placier de Toronto a rendu visite à plusieurs commissionnaires qui vendent nos articles et a découvert qu'ils avaient tous acheté des articles allemands, à cause de leurs prix.

Comme exemple, citons les peignes de poche en étui. Cela coûte en Allemagne $4.50 la grosse. La fabrication de notre article le plus ressemblant demande $4.28 de marchandises prises au compte des morceaux de rebut, car les peignes ne sont fabriqués que de petits morceaux. A ces $4.28 il faut ajouter la main-d'œuvre, les frais de fabrication et les frais généraux du commerce.

Un peigne anglais semblable se vend en gros en Angleterre à un peu plus de $18 la grosse.

Ceci n'étant qu'un exemple entre maints autres, il n'est pas difficile de prévoir ce qu'il adviendra de la fabrication des peignes si l'on ne fait immédiatement quelque chose pour protéger l'ouvrier canadien contre la main-d'œuvre allemande avilie.

Nous insistons humblement sur l'importance de modifier immédiatement la loi de manière à proportionner la protection aux salaires canadiens et à la valeur de notre numéraire, et nous vous serions reconnaissants d'appuyer une loi dans ce sens.

J'ai une autre lettre dans la même note que je ne lirai pas. Elles tendent toutes à indiquer combien le Canada souffre de la concurrence de cette main-d'œuvre à bon marché des pays où la journée de travail dure de dix à quinze heures.

L'honorable député de Chambly-Verchères essayait l'autre soir, de provoquer, sans le vouloir peut-être, une petite querelle relativement aux dépenses de guerre. Eh bien, s'il s'est commis des fautes, ce que je n'admets pas, les libéraux en sont également responsables car tout s'est fait sous une administration unioniste. L'honorable député a cité des chiffres représentant les frais occasionnés par l'envoi de soldats inutiles. Mais qui peut dire si ces soldats étaient ou non nécessaires? Il se peut que tous les soldats ne fussent pas en état d'aller au feu, mais il ne manquait pas de postes à l'arrière et dans le transport où l'on pouvait utiliser ceux qui n'étaient pas propres au service dans les tranchées. Il a aussi dénoncé la dépense de 247 millions pour le fusil Ross, autorisée par le gouvernement en fonction à cette date. C'est un reproche ridicule, car l'honorable député sait que le fusil Ross était en usage lorsque le gouvernement unioniste a pris la direction des affaires. Puis, il a parlé du gaspillage de 80 millions sur la marine commerciale de l'Etat dont il tient toujours les conservateurs responsables, de même que des 10 millions payés en acquit d'actions sans valeur du Nord-Canadien. L'honorable député sait qu'il fallait se charger du Nord-Canadien, de sorte que ses remarques sur ce point portent à faux. Il a traité ensuite de la perte de revenu résultant des obligations de guerre exemptées de l'impôt. Mais s'il est le moindrement renseigné, il doit savoir que, à cette époque, le marché des obligations

n'était pas très facile. L'Angleterre était en guerre et les Etats-Unis n'étaient pas sympathiques; il nous fallait offrir quelques avantages pour encourager nos gens à acheter ces bons. Voilà pourquoi nous les avons émis à 5½ p. 100. L'honorable député évalue la perte de ce chef à 110 millions. Eh bien, comme je viens de le dire, il fallait pour trouver des preneurs, offrir quelques avantages, parce que nous nous trouvions dans une situation difficile, étant donné que nous ne pouvions pas les vendre ailleurs. L'on ne devrait jamais entendre d'assertions semblables dans cette Chambre, car elles sont de nature à entretenir des animosités entre les braves gens de l'Ontario et de Québec. Cette discussion ne sert à rien; la guerre est finie, ayons la paix. A quoi sert de nous chicaner continuellement? Les honorables députés relativement nouveaux dans cette Chambre ne sont pas absolument enchantés de la façon dont certains de leurs collègues se traitent réciproquement. Notre devoir est de légiférer pour le présent et pour l'avenir, et le passé devrait nous préoccuper bien peu. Les récriminations sur le passé me poussent parfois à bout.

En matière de gaspillage, aucune administration n'a poussé les choses aussi loin que le gouvernement actuel, si ce n'est le gouvernement Drury dont les membres dépensaient comme des insensés. Vous savez tous ce qui leur est arrivé. Que les gens habitant des maisons de verre ne lancent donc pas de pierre. Un de ces derniers soirs, l'honorable député de Cap-Breton-Sud-et-Richmond a exprimé le compte rendu d'un voyage à Chicago il y a trente-deux ans. Nous avions envoyé à l'exposition universelle de Chicago un représentant pour recevoir, je présume, des hôtes distingués. L'honorable député nous a lu par le détail des frais d'hôtels et le reste, tout cela pour essayer de justifier son voyage et celui de deux de nos collègues à Wembley aux frais du pays. Je ne critique pas cette dépense; nos représentants n'ont pas coûté bien cher; mais il n'était peut-être pas nécessaire de les envoyer là aux frais des contribuables. La critique de ce voyage ne justifiait cependant pas l'honorable député de Richmond-Sud-et-Cap-Breton de réveiller les morts, et je ne crois pas que sa contre attaque ajoute au prestige de cette Chambre. L'on devrait éviter les sujets de cette nature qui créent toujours plus ou moins d'acrimonies.

Le Gouvernement ne se lasse pas de chanter que le Canada triomphe de la crise, et il dépense des sommes folles à le publier. Je veux lui dire comment s'y prendre pour sortir le pays de l'impasse sans qu'il nous en coûte beaucoup: qu'il convoque les électeurs prochainement et ils vont trouver le remède. Je crois que ce Gouvernement est un danger pour le Canada; je crois qu'il est disposé à tout sacrifier pour se maintenir. Il sacrifie les industries du pays aux exigences des quelques progressistes, qui le maintiennent en fonction. Voilà toute sa préoccupation. J'espère que s'il ne se décide pas bientôt à soumettre ses quatre années d'administration au jugement du peuple, il s'efforcera du moins de donner une administration pratique d'ici aux prochaines élections générales.

M. ELLIOTT: Monsieur l'Orateur, je dois féliciter l'honorable représentant de Parkdale (M. Spence) pour son très bref discours—il a parlé pendant une couple d'heures seulement. S'il y a dans cette Chambre quelqu'un qui a critiqué les membres de notre groupe pour leurs longs discours, c'est bien, je crois, l'honorable député. Je n'ai pas l'intention de retenir bien longtemps la Chambre à cette heure avancée, mais je dirai quelques mots sur les remarques de l'honorable député. Parlant du marché local, il a souligné le fait que les maraîchers des environs de nos villes sont forcés de compter sur ce marché local. Pourquoi ces maraîchers auraient-ils besoin de protection alors? Ils n'ont pas à subir la concurrence sur ce marché. Qui expédie des produits qui amènerait la concurrence? Si le raisonnement s'applique au maraîcher canadien, il s'applique également au maraîcher américain.

Nous regrettons beaucoup de voir l'honorable monsieur nous dire adieu. Nous croyions que Toronto la tory resterait fidèle à l'honorable député, et qu'il nous reviendrait à la prochaine session, mais nous regrettons de l'entendre déclarer qu'il ne fera probablement pas partie du prochain Parlement.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je ne veux pas prolonger ce débat, mais je ne veux pas me contenter d'enregistrer mon vote sur ce budget et sur l'amendement. Je n'ai pas l'intention d'appuyer ce dernier, pour la raison suivante. J'ai été élu avec un programme diamétralement opposé à ce que préconise l'amendement. D'après le discours de l'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton), je ne vois pas comment un seul homme pourrait dans ce pays aujourd'hui appuyer cet amendement. Il étudie nos importations actuelles et en fixe le chiffre à 892 millions et, de ce total, il veut soustraire 700 millions, somme qui représenterait des articles que nous pouvons produire au pays. Apparemment, il soustrairait tout, sauf quelques produits bruts, tels que la soie, la laine, le charbon, le caoutchouc brut et le reste. Le résultat net serait que nos importations de Grande-Bretagne se limiteraient au charbon.

Cela signifie que le parti conservateur se propose de suspendre tout commerce avec la Grande-Bretagne, sauf pour ce qui est du charbon, et espère continuer à inonder le marché de la métropole de nos propres produits. La Grande-Bretagne n'est pas en mesure de payer avec de l'or ce qu'elle achète de nous aujourd'hui, bien que le gouvernement Baldwin vienne de déclarer que le pays doit revenir à l'étalon or sous peu. Conséquemment, l'Angleterre est forcée d'échanger ses marchandises en paiement de ce qu'elle achète de notre pays. Maintenant, si le Canada refuse d'échanger des marchandises avec la Grande-Bretagne, ce dernier pays s'adressera ailleurs. Voici une autre objection contre l'objet de l'amendement. Si nous expédions des marchandises en Grande-Bretagne, et n'acceptons aucun produit en échange, nos frais obligatoires seront plus élevés que si nos navires rapportaient une cargaison. C'est là sans doute la politique avec laquelle l'opposition désire se présenter devant le peuple. J'irai un peu plus loin. On nous a bourrés de protection depuis cinquante ans, et le Canada occupe sa position actuelle en dépit—il m'est permis, je crois, d'employer le terme—en dépit de notre politique tarifaire, ou de l'ancienne politique nationale. Nos amis à notre droite parlent comme si la seule chose importante dans ce pays était de développer nos industries, de multiplier nos fabriques et nos institutions financières. Ils oublient que les producteurs de ce pays comptent pour quelque chose. La production des denrées essentielles est de nécessité première, mais ces denrées essentielles ne sont pas toutes des produits manufacturés. L'indice réel de la prospérité d'un pays est la somme de bonheur et de prospérité que l'on trouve dans le foyer populaire. Aujourd'hui on ne remarque pas cette prospérité dans les districts ruraux, et pour cette raison je vais voter contre l'amendement de l'ancien ministre des Finances. Comme je l'ai déjà dit, j'ai été élu avec un programme libre-échangiste, et je vais donner lecture d'un ou deux articles du programme avec lequel le gouvernement actuel a été élu:

Que l'on devrait entreprendre la révision du tarif dans le but de réduire sensiblement les droits de douanes, sur les articles d'habillement et les chaussures et sur d'autres articles de consommation générale (autres que les objets de luxe), de même que sur la matière première qui entre dans la fabrication de ces articles.

Que le tarif de préférence britannique accordé à l'Angleterre soit porté à 50 p. 100 du tarif général.

On a mis en pratique une partie de ces résolutions. On a fait des concessions l'an dernier relativement aux instruments aratoires et les cultivateurs en ont tiré parti, comme l'a fait remarqué un honorable député, au montant de 83c. sur une ferme de 150 acres. Maintenant, nous admettons avoir profité de cette mesure, mais je ne crois pas devoir venir ici et réclamer pour nous seulement, nous voulons accorder au pauvre, à l'ouvrier de ce pays, certains avantages. Le programme tarifaire qu'a formulé et adopté la convention libérale de 1919 contenait les articles dont je viens de donner lecture. Mais je désire aller un peu plus loin et souligner le fait que ce programme a reçu sa consécration du ministre actuel de l'Agriculture (M. Motherwell). Permettez-moi de lire certains passages de son discours à cette occasion:

Quelles que soient les décisions que nous prenions pour notre programme, pour la question d'un chef ou pour toute autre chose, nous devrons, de retour dans nos foyers respectifs, défendre ces décisions jusqu'au bout. Il est inutile de venir ici pour régler nos différends et retourner chacun avec son programme et avec un chef de son choix. Faites de votre mieux pour faire prévaloir vos vues dans la grande masse de cette convention, et après l'avoir fait, soutenez les décisions prises.

Il dit plus loin:

Je veux faire remarquer une autre chose, et c'est qu'aucun programme, quelque bon qu'il soit, ne sera réalisé.

Et plus loin:

Il est nécessaire que nous ayons pleine confiance dans notre programme et dans notre chef si nous voulons inspirer une pareille confiance chez les autres. S'il le faut, sonnons le clairon, même sur les toits, et alors les gens s'arrêteront et ils écouteront, car ils verront que nous sommes nous-mêmes sincères.

M. LADNER: Puis-je demander qui a prononcé ces paroles?

M. ELLIOTT (Dundas): Le ministre actuel de l'Agriculture. Il dit plus loin:

J'ai tellement parlé depuis que je suis parti de chez moi que ma voix ressemble à un bruit de scie.

Si le ministre actuel de l'Agriculture se levait en ce moment ici pour prononcer les même paroles, quel en serait l'effet? Mais il n'était pas le seul à demander à la convention libérale ou au parti libéral de rester fidèles à leurs engagements. Je vais citer quelques-unes des paroles prononcées alors par un autre honorable ministre, le ministre actuel des Douanes et de l'Accise (M. Bureau).

Il dit:

Si nous sommes pour devenir une grande nation, ce n'est pas le programme du parti qui doit compter tout d'abord; il est inutile d'avoir un programme si vous n'avez pas des hommes ayant le cœur de le mettre en pratique. Il faut d'abord que nous soyons unis. Soyons Canadiens, soyons libéraux, et nous aurons un grand pays, progressif, prospère et heureux.

J'aimerais à faire remarquer à la Chambre que le dernier article de ce programme de tarif que j'ai lu n'a jamais été touché. Je ne veux pas choisir un ou deux membres du Gouvernement actuel et jeter toute la

responsabilité sur eux. Nos amis siégeant à ma droite parlent d'une élection, mais je crois qu'ils sont ceux qui, dans cette Chambre, désirent le moins une élection, car avec la politique qu'ils ont à soumettre à l'électorat, ils ne reviendront jamais. Je vais maintenant lire un extrait du discours de l'honorable Duncan Marshall qui, d'après ce que j'en sais, est présentement organisateur libéral par tout le pays. Il dit:

Le gouvernement du Dominion devrait enlever des épaules des fermiers du Canada le fardeau du tarif de protection. Si les gouvernements font ces deux choses pour les fermiers de ce pays, ceux-ci sauront bien se comporter.

Il dit plus loin:

Nous sommes disposés à aller aussi loin que quiconque en fait de libre-échange; pour ma part, je serais content de brûler tous les bureaux de douane existant entre le Canada et les Etats-Unis.

J'aimerais à demander si cet homme professe aujourd'hui la même doctrine. S'il le fait, comment les gens peuvent-ils lui accorder quelque attention?

Dans le rangs conservateurs de cette Chambre, on a dit que le peuple de l'Ontario est entièrement favorable à la protection. L'honorable député de Parry-Sound (M. Arthurs) a dit l'autre soir:

Je crois que la masse des habitants de l'Ontario, agriculteurs, industriels, ouvriers, sont protectionnistes de principe. Nos concitoyens de l'Ouest doivent respecter notre opinion, qui est aussi sincère que la leur.

A la dernière élection de 1921, vingt-quatre progressistes ont été élus dans l'Ontario, et ils ont été élus en prônant le programme d'un tarif bas. On a aussi élu, dans l'Ontario, vingt libéraux qui avaient approuvé la politique fiscale que je viens de lire. Je prétends que ces hommes n'ont pas été fidèles aux promesses qu'ils avaient faites au peuple d'Ontario Je me propose de voter contre le budget actuel pour la simple raison qu'il n'est pas conforme au programme que j'ai prôné et que j'ai promis au peuple d'essayer de faire mettre en pratique.

L'hon. M. MOTHERWELL: Puis-je me permettre une petite interruption? L'honorable député peut-il se rappeler une période, depuis la Confédération, où les droits sur les principaux instruments aratoires aient été aussi bas qu'ils le sont maintenant? Mon honorable ami sait-il qu'une grande partie des importations de Grande-Bretagne ont maintenant une préférence de 50 p. 100, telle que préconisée dans ce programme, préférence très importante?

M. ELLIOTT (Dundas): Je suis prêt à admettre que l'on a fait des concessions pour les instruments aratoires et l'outillage employé au creusage des puits et autres choses comme cela. Je concède cela. Mais ce que je prétends, c'est que la partie du programme libéral, apparemment destinée à favoriser les classes pauvres de ce pays, a été absolument mise de côté. Les droits sur les choses nécessaires à la vie, comme les chaussures, les vêtements et ainsi de suite, n'ont pas été touchés.

M. LADNER: L'honorable député voudrait-il demander que les droits sur les chaussures fussent réduits plus qu'ils ne le sont présentement?

M. ELLIOTT (Dundas): Je répondrais de cette façon: je suis un fermier et je dois soutenir la concurrence à l'étranger avec tout le monde. Je n'approuve pas la méthode d'accorder des avantages particuliers à qui que ce soit.

M. LADNER: Si mon honorable collègue est conséquent avec lui-même, il ferait disparaître tous les droits d'entrée.

M. ELLIOTT (Dundas): Si la commission du tarif que l'on doit nommer est une commission absolument indépendante et efficace: je ne veux pas dire une commission que l'on fera voyager dans tout le pays comme cela s'est vu dans le passé; mais une commission composée de spécialistes dans les divers domaines, comme on en trouve au pays qui peuvent parfaitement résoudre toute question relative au commerce de tous les genres, et si tous les industriels s'adressent à cette commission pour lui expliquer pourquoi ils ont besoin de la protection, je consentirai à voir que nos industries ne soient pas annihilées; mais je ne puis aller plus loin.

J'ai d'autres morceaux de choix ici. J'en ai un du ministre des Travaux publics du Nouveau-Brunswick. On s'est demandé, dans la Chambre, ce soir, comment l'on peut trouver les revenus nécessaires. L'honorable représentant de Parkdale a recommandé l'augmentation du tarif. Celui de Calgary-Est (M. Irvine), l'autre jour, dans un discours très habile, démontra que le présent tarif douanier se tient entre les deux extrêmes, permettant ainsi de percevoir le plus de recettes possible. Chacun sait que si le tarif s'élève jusqu'à un point extrême, il a le même effet qu'un embargo, et que, si on le réduit à l'extrême, les recettes diminuent. On posa à la convention libérale, la question de savoir comment on peut se procurer des fonds et l'honorable Pierre-J. Veniot, ministre des Travaux publics du Nouveau-Brunswick, y répondit de cette façon:

Certains prétendent que la réduction du tarif douanier peut porter atteinte aux industries du Dominion; d'autres soutiennent qu'elle aura pour effet de diminuer les revenus de notre pays, et que, si l'on tient compte de l'état de choses dû à la guerre et du fait que le Canada a besoin d'énormes recettes, l'abaissement actuel de notre tarif douanier serait désastreux. Je sais que des libéraux partagent cette opinion. Eh! bien,

qu'on me permette de dire un mot à ces derniers. Qu'ils se reportent avec moi à 1896, quand fut présenté le tarif Fielding. Peu importe que nos amis conservateurs essaient de démontrer qu'il y a peu de différence entre ce tarif et la politique nationale; nous savons que le tarif fut considérablement réduit en 1896, comparativement à celui des années précédentes.

Telle est la question. Il ajoute:

Cependant, mesdames et messieurs, malgré cette réduction, les revenus du Canada augmentèrent pat sauts et par bonds, tant et si bien qu'en 1911, quand les libéraux perdirent le pouvoir, les revenus du Canada avaient atteint un chiffre sans égal dans l'histoire du pays.

Telle est, monsieur l'Orateur, la solution que proposent les membres du parti libéral au problème de la perception des recettes. J'ai plusieurs autres coupures que je ne veux pas lire, à cette heure tardive. J'ai soulevé ces points pour établir les raisons de mon opposition au budget Je crois que le présent Gouvernement avait reçu la mission de réduire le tarif douanier, et s'il l'avait fait, les députés du groupe progressiste l'auraient appuyé. On a dit que le présent budget est un budget d'expectative; je pense plutôt qu'il y a lieu de le comparer à un pendule, à cause de son mouvement d'oscillation. Pour cette raison, je ne veux pas démentir mes opinions personnelles en matière de tarif, en appuyant un budget qui n'est pas conforme à ce programme. Peu m'importe les conséquences; si, les progressistes désapprouvant le budget, une élection doit s'en suivre, plus tôt elle arrivera, mieux ce sera. Que le peuple décide si le Gouvernement a tenu les promesses qu'il lui a faites.

La discussion du budget, bien que très longue, a été fort divertissante et instructive. L'honorable représentant de Brantford (M. Raymond) a prononcé l'autre jour une parole que je désire souligner. Un député de l'opposition officielle lui demanda s'il s'était prononcé en faveur d'un tarif modéré pendant sa campagne électorale. Il répondit qu'il ne savait pas où l'on avait parlé de tarif modéré, mais que ce n'était pas dans son comté. Cela démontre que certains députés n'aprouvent pas le programme adopté par leur parti en 1919, et je pourrais facilement en nommer d'autres.

L'honorable représentant de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) a fait plusieurs déclarations l'autre jour, et il consacra beaucoup de temps à l'explication de la méthode de comptabilité employée par le Gouvernement dans la préparation du budget. J'ose dire que l'exposé budgétaire est semblable au discours du trône en ce qu'il est rédigé et remis au ministre intérimaire des Finances par les employés du ministère qui sont probablement les mêmes que ceux du gouvernement précédent et je suppose que cet exposé est semblable à ceux des années précédentes.

Mais je voudrais faire remarquer ceci: le public se soucie peu de savoir de quelle méthode de comptabilité le Gouvernement se sert pourvu que ce dernier fasse honneur à ses obligations. A mes yeux, voici ce à quoi l'exposé budgétaire se résume: En tenant compte de toutes nos dépenses, y compris les subsides et les avances consenties aux chemins de fer, nous constatons un déficit, c'est-à-dire que ce déficit est ajouté à la dette nationale pour laquelle le contribuable de ce pays aura à payer un plus fort montant en intérêts au cours d'autres années. A mon sens, cela est bien plus important pour la population que de savoir de quelle méthode de comptabilité le Gouvernement se sert.

Une autre affaire soulevée en Chambre l'autre jour c'est celle des révélations, si je puis dire, faites par l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault). Pas n'est besoin que je rappelle à votre souvenir, tous s'en souviennent encore, les accusations proférées contre l'opposition officielle d'avoir profité de la guerre, d'avoir gaspillé les fonds de l'Etat à la construction de navires marchands, quand la guerre était terminée, et de nombre d'autres choses qu'il n'est pas nécessaire d'énumérer. Tout cela est passé. Je n'accuse pas le gouvernement conservateur de ce temps-là de stratagèmes, de ruses, ou d'autres choses de ce genre, je veux seulement dire ceci: comme il n'y a pas loin d'ici à la prochaine guerre,s'il faut s'en rapporter à ce que nous lisons tous les jours dans la presse, le devoir du Gouvernement actuel est de prendre les mesures nécessaires pour empêcher, à l'avenir, le renouvellement de tels abus. C'est la leçon qui se dégage du discours de l'honorable député de Chambly-Verchères. Ce qu'il y a à regretter dans cette dépense c'est ceci: si elle a été inconsidérée, elle retombe sur ceux qui ont combattu pour sauver le pays, et jusqu'à leur dernière heure il leur faudra en porter le fardeau. C'est là une des injustices que ces gens ont à endurer. A coup sûr s'il nous est possible d'empêcher le retour de choses semblables nous ne devrions pas hésiter, un instant, à faire ce qu'il faut.

Avant de reprendre mon siège je voudrais revenir à un sujet qui a été traité de diverses façons en cette Chambre: je veux parler de ce qui se passe actuellement au Cap-Breton. A mon sens le mot "grève" n'a pas d'à-propos; il faudrait employer plutôt, selon moi, le mot "crise". Je n'ai nul désir de diffamer, ou de jeter aucun blâme sur la compagnie qui conduit les opérations là-bas, mais il semble bien au gros public du pays que la compagnie ne pouvait pas continuer. S'il en est ainsi le devoir qui incombe au Gouvernement c'est

de pourvoir aux besoins de la population affamée du Cap-Breton. Je ne cherche nullement à donner un sens politique à toutes cette affaire; je me soucie peu de savoir qui a raison, si ce sont les ouvriers ou la compagnie, mais ce qui je veux dire c'est ceci: Dans un pays aussi riche que le Canada nous ne pouvons permettre que des femmes et des enfants vivent dans des conditions comme celles qui sévissent présentement dans la région de Glace-Bay. Quelle que soit la cause du conflit, c'est une flétrissure sur le nom canadien que de laisser se prolonger un tel état de choses. En remontant quelques années en arrière, lorsque la guerre faisait rage, nous découvrirons que de ces mineurs étaient sous les drapeaux. Quand notre pays a eu besoin d'eux ils ont répondu à son appel. Aujourd'hui que c'est à leur tour de souffrir, que fait le pays pour eux? Cette question a été diversement exposée en cette Chambre; mais j'ai eu, aujourd'hui, le plaisir de m'entretenir avec le surintendant du comité de secours; il m'a renseigné sur ce qui se passe là-bas. Je crois comprendre qu'il allait demain après-midi entretenir la députation de ce qu'il sait. Je veux croire que mes honorables collègues auront assez de sympathie pour permettre à cet homme de se faire entendre. J'ose dire qu'après l'avoir entendu, les honorables députés de cette Chambre prendront vis-à-vis de cette population une autre attitude que celle qu'ils gardent aujourd'hui. Le premier ministre nous a dit, et je n'en disconviens pas, que certaines raisons d'ordre technique l'empêchent d'intervenir et de prendre les moyens de secourir les mineurs et leurs familles. Mais il n'était pas question de cela quand le pays a secouru le Japon lors du tremblement de terre, lors du désastre survenu à Halifax, ou lors du tremblement de terre de San Francisco et nombre d'autres cas d'urgences. Sûrement, si le Gouvernement canadien avait raison de dépenser l'argent du peuple canadien pour soulager la détresse en dehors du Canada—comme ce fut le cas dans deux occasions au moins—n'aurait-il pas raison de venir en aide à notre propre peuple dans un cas comme celui-ci et de pourvoir à ses besoins pressants? J'ai prêté une attention toute particulière aux observations de l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault). En terminant, il a lancé un appel en faveur de l'unité nationale. A mon sens tous en ce pays devraient répondre à cet appel. Si notre pays a besoin de quelque chose c'est de l'unité, parce que notre peuple est formé de races diverses avec des croyances différentes.

A mon avis, si les honorables député, étudiaient intelligemment tous les embarras et les problèmes du peuple canadien, en quelque région que ce soit, l'unité nationale se réaliserait bien plus rapidement que ne promet de le faire la politique actuelle.

M. LOVIE: Bien qu'il soit tard, je me souviens que lors du débat sur le budget, l'an dernier, j'eus la bonne fortune d'obtenir la parole à trois heures et quart de l'après-midi, et je ne me plaindrai pas de l'heure avancée, en cette occasion. En participant à la discussion du budget, en 1925, j'avais espéré être en mesure d'assurer la Chambre que je ne la retiendrais pas longtemps, mais j'aurais, je le crains, à parler assez longuement sur plusieurs points.

Je tiens à proclamer dès le début que le budget actuel prête le flanc à la critique, parce qu'il ne suit pas et ne prolonge pas la politique admirable si dignement inaugurée par son prédécesseur, le budget de 1924. Le pays a accepté le budget de l'an dernier, dans l'ensemble, non pas tant à cause de ses articles que de ce qu'il augurait. Le peuple canadien s'est imaginé que le Gouvernement commençait à le soulager du fardeau des impôts qui pèse si lourdement sur toutes les épaules. L'auteur d'un éditorial publié dans la *Manitoba Free Press*, l'an dernier, à l'époque du dépôt du budget, annonçait que le budget inspirait une satisfaction générale par tout l'Ouest, bien que les dégrèvements se bornassent presque aux instruments agricoles, à une légère réduction de la taxe des ventes et à quelques exceptions. Le budget de 1925 ne présente aucun dégrèvement. On l'appelle généralement en cette Chambre un budget d'expectative, et, comme tel, il ne recevra pas très bon accueil du pays en général. Une autre raison pour laquelle moi, au moins, je voterai contre le présent budget, c'est que c'est un budget protectionniste et comme tel ne sonne pas "le glas de la protection" proclamé bruyamment, dont nous avons tant entendu parler, l'an dernier. A écouter la discussion en cette Chambre, on est forcé de conclure que préconiser l'élimination d'un tarif protecteur, c'est préconiser l'élimination complète des droits. Il n'en est pas ainsi. L'objet des revendications et des luttes du parti progressiste, c'est l'élimination complète des clauses protectrices du tarif. On demandera: "D'où le Canada retirera-t-il ses revenus?" et je pense qu'on a posé la question ce soir même. La réponse à cette question, monsieur l'Orateur, est très facile. Un tarif protecteur ne fournit pas des revenus; il n'est jamais établi pour cela. L'objet d'un tarif protecteur poussé à sa conclusion logique, c'est d'empêcher les importations. Donc, il n'y a

pas de droit à prélever là où il n'y a pas d'importations.

M. LADNER: Quelle distinction l'honorable député établit-il entre un tarif protecteur et le tarif purement fiscal? Pour sûr, un tarif purement fiscal est *ipso facto* un tarif protecteur?

M. LOVIE: Je répondrai à la question de l'honorable député, au cours de mon discours, je pense.

Le Canada, à l'heure actuelle, retire un revenu annuel de 344 millions, dont 108 seulement ou environ 31 p. 100 proviennent de droits. Comme de raison, en éliminant du tarif les clauses protectrices, on n'élimine pas les douanes comme source de revenus. Il peut encore exister des droits sur le thé, le café, les soieries, etc., qui tous ne sont pas produits ici, et des droits d'accise sur les vins, les spiritueux, le tabac, etc., articles dont la production domestique est limitée et qui tous devraient porter leur part de taxes fournisant des recettes. L'impôt sur le revenu et la taxe des ventes, deux méthodes de taxation inaugurées depuis la guerre, fournissent une grande partie des revenus nationaux et deviendrait une source de recettes grandissantes, à la suite de l'augmentation du volume d'affaires, je n'en doute pas, si l'on adoptait la politique que j'ai exposée. Il est indubitable, que dis-je? il va de soi que les entraves de la protection une fois enlevées, le commerce et la prospérité du Canada feraient de grands progrès. L'accord est parfait au Canada sur un point: la nécessité de trouver un remède contre la situation actuelle et de l'appliquer promptement. Sur la nature du remède, il y a divergence d'opinions. Nos amis les conservateurs —ils ne sont pas nombreux, ce soir, mais les présents ne blâment pas—proclament sans cesse qu'un tarif protecteur assez élevé pour protéger les industries du pays et repousser la concurrence est la seule mesure nécessaire pour promouvoir le commerce et assurer la prospérité générale. Ils prétendent que la hausse des droits stimulera les industries domestiques, empêchera l'importation des objets dont la production est possible au pays, remédiera au chômage, enrayera l'exode aux Etats-Unis, et, en un mot, constitue une panacée pour tous nos maux actuels.

Le parti parlementaire, qui recommande si fort un relèvement des droits, a coutume de nous montrer les Etats-Unis comme une preuve vivante des avantages d'un tarif protecteur. A ce sujet, je voudrais vous donner lecture d'un extrait pris dans le *Treherne Times*, journal publié dans ma circonscription:

On prête à Henry Ford la déclaration suivante: L'Amérique suffit à ses besoins; elle peut même produire le caoutchouc. Nous pourrions empêcher l'importation de tout produit étranger, si nous le voulions. Pour ma part, je ne suis pas en faveur d'un régime aussi mesquin et aussi égoïste. Je souhaiterais, au contraire, que toutes les nations du monde échangeassent leurs produits sans aucun empêchement, d'après le régime du libre-échange. La liberté complète et naturelle du commerce entre les quarante-huit républiques dont l'union forme les Etats-Unis nous représente à la perfection le régime que le monde entier devrait suivre. Et ce régime sera établi quand, enfin, on sera convaincu que toute intervention contre la liberté du commerce est dommageable à l'industrie et aux opérations légitimes.

Un monde qui serait fondé sur le travail, sur l'échange des produits selon la justice et sans passe-droit n'aurait pas besoin d'armées ni de marines pour sa défense. Tout pays n'aurait besoin que de la bonne volonté et de la confiance de ses voisins à qui son propre développement aurait servi au lieu de lui nuire.

La haute intelligence de M. Henry Ford est si connue que je ne veux pas déparer l'énonciation d'une telle vérité par aucun commentaire. Le parti qui recommande si fort un relèvement des droits a coutume de nous montrer les Etats-Unis comme une preuve des avantages du tarif protecteur; mais il a oublié ce fait important que les Etats-Unis constituent une portion du monde civilisé, la plus étendue soumise au régime du libre-échange, et qu'à cause de la diversité de ses produits naturels et manufacturés, parce que les régions du nord peuvent échanger leurs produits avec ceux du sud, parce que l'Ouest peut commercer librement avec l'Est, la protection n'a pas pu y faire tout le tort qu'elle aurait infligé à une contrée de moindre superficie. En bref, les Etats-Unis ont prospéré en dépit de la protection, non pas par son aide. A cause de sa position géographique, le Canada n'a pas retiré du protectionnisme les mêmes avantages, comme en fait foi l'histoire de ces dernières années.

A ceux de nos collègues qui demandent de surélever les droits, comme moyen d'améliorer notre situation financière, je rappellerai un discours prononcé par Richard Cobden le 28 septembre 1843. Cet homme d'Etat, après avoir dépeint la misère du peuple en Grande-Bretagne avant l'écrassement du monopole au moyen de l'abolition des lois sur les céréales, prononça les paroles que je vais citer. Les populations anglaises se trouvaient à peu près dans la même situation que le peuple canadien aujourd'hui, manquant du nécessaire au milieu de l'abondance. Je citerai ses paroles pour montrer qu'elle était la misère publique en Angleterre au mois de septembre 1843. Je n'irai pas jusqu'à donner lecture de son discours; mais si quelqu'un est incrédule, je le tiens à sa disposition.

Sans doute, la conclusion qui s'imposa à Cobden n'est pas celle que professent nos conservateurs canadiens d'aujourd'hui quant

au remède auquel il faut recourir; mais l'histoire s'est chargée de démontrer l'excellence des conclusions de Richard Cobden et du moyen qu'il a proposé pour guérir les maux économiques de la Grande-Bretagne.

L'honorable député de Fort-William (M. Manion) a prétendu au cours de ce débat que la prospérité de l'Angleterre date de la période qui a précédé l'abrogation des Corn Laws en 1846. Il a remonté de plusieurs années dans l'histoire pour établir sa proposition; je ne le suivrai pas si loin. J'ai travaillé côte à côte avec les laboureurs écossais qui ont cultivé la terre avant et après l'abrogation des Corn Laws. Et ces gens ont pu me dire, en connaissance de cause, combien la condition des cultivateurs et des ouvriers, de toute la population enfin, s'était améliorée après l'abolition des lois sur les céréales.

Je ne demande pas à nos collègues de s'en rapporter à mes propres affirmations; je leur citerai un passage d'un discours de Cobden prononcé en 1884 et relatif à la condition de l'agriculture en Grande-Bretagne. Il fait une démonstration séparée pour l'Ecosse, l'Angleterre et le pays de Galles. Je citerai quelques lignes se rapportant aux paysans et à l'ouvrier d'Ecosse que je connais mieux. Il disait:

Cependant, je relève dans un journal d'Ecosse l'information suivante sur le menu d'un repas ordinaire de ces travailleurs.

"Dans l'East Lothian, le pain à l'usage des domestiques et autres ouvriers agricoles est fait d'un mélange d'orge, de pois et de haricots moulus; vous vous ferez une idée de son apparence quand je vous aurai dit que ce pain ressemble à ces tourteaux d'huile de colza qui servent à l'alimentation du bétail et à l'engraissement de la terre; c'est un aliment grossier et très indigeste."

Il dit encore:

Dans ce pays (Forfarshire) les engagements des ouvriers de ferme se font le dimanche de la Pentecôte pour la durée d'une année; quelquefois la période d'engagement n'est que de six mois. Les gages moyens sont de 11 livres par année, un peu plus de 4 shillings par semaine avec en plus, 2 quarts ou 16 livres de farine d'avoine et 7 chopines d'Ecosse de lait par semaine. Voici un tableau des gages payés:

	Sh.	d.
En argent..	4	0
Farine d'avoine, de quarts à 10d...	1	8
Sept pintes de lait à 2d..	1	2
Ensemble..	6	10

Voilà le salaire hebdomadaire que reçoit un ouvrier agricole capable de travailler. Un homme âgé, ayant dépassé un peu la maturité reçoit beaucoup moins, quand on veut bien l'employer.

Telle était la condition de vie en Ecosse avant l'abolition des lois sur les céréales; c'est la misère que ces lois avaient causée qui amena l'abolition du régime protectionniste.

La situation en Ecosse, décrite par Cobden, existait antérieurement à 1846, mais elle est maintenant du passé. Ces jours sombres se perdent dans l'oubli pour ne jamais plus revenir. L'inauguration du libre-échange en Angleterre et l'imposition d'un tarif pour le revenu sur certains articles produits à l'étranger ainsi qu'une taxe d'accise sur certains articles produits au pays, a révélé au monde entier une méthode sûre et stable de conduire les finances d'un pays tout en assurant justice égale à tous et nuls privilèges spéciaux à personne. Plus que cela, la façon avec laquelle l'Angleterre a fait honneur à ses obligations et réduit le chiffre de sa dette de guerre depuis l'armistice, a démontré que ses méthodes financières sont efficaces et stables.

Le secret du succès de la Grande-Bretagne, c'est qu'elle trafique avec le monde entier sur un pied de parfaite égalité. Durant toute la longue période comprise entre les années 1846 et 1914, les manufacturiers du Royaume-Uni furent en butte à la concurrence de tous les pays de l'univers qui sont obligés de trouver des débouchés outre-mer pour l'écoulement du surplus de leurs fabriques. Et les manufacturiers anglais ont victorieusement fait face à cette concurrence sans qu'on trouve un seul vestige de protection aux différents ports du Royaume-Uni. Et en 1912, deux ans seulement avant la déclaration de la guerre, la valeur globale du commerce de l'Angleterre, importations, exportations et réexportations comprises, s'élevait à $1,343,102,000. Cette somme excédait de près de 40 p. 100 le chiffre du commerce extérieur de l'Allemagne; d'environ 70 p. 100 le commerce extérieur des Etats-Unis et de 125 p. 100 le chiffre du commerce extérieur de la France.

Notre régime fiscal, faisait observer l'*Economist* de Londres, en 1912, se rapproche beaucoup de celui du libre-échange, tandis que nos trois principaux rivaux: l'Allemagne, les Etats-Unis et la France ont adopté le régime de la protection à outrance et des trusts. Il semble donc que la leçon à retenir soit évidente. Si le peuple canadien refuse de confier au parti conservateur le soin d'appliquer le soi-disant remède de la protection à outrance aux maux économiques dont souffre le pays, que pense-t-il du programme du parti libéral? Je citerai quelques extraits d'un éditorial du *Manitoba Free Press* du 17 mai 1924 et intitulé: "Un tournant de notre histoire politique". L'article en question décrit dans un langage plus choisi et plus concis que je ne pourrais le faire le sentiment qui prédomine chez la majorité des habitants de l'Ouest canadien. Voici:

Les libéraux furent protectionnistes ou il fallait l'être pour se faire élire tandis qu'ils préconisèrent l'inauguration d'un tarif pour le revenu où cette manière de voir était populaire. La conséquence de cette attitude, c'est que la représentation parlementaire, au lieu de former un tout compact se résume à la coalition de deux ailes: l'aile protectionniste et l'aile des partisans d'un bas tarif, tandis que le centre se compose d'op-

portunistes sans étiquette qui sont prêts à se laisser guider exclusivement par les considérations du moment.

Et nous avons parfaitement le droit de nous demander: Qu'est-ce qui ne va pas en Canada? Que le pays soit malade, tout le monde l'admet, mais il est inutile de s'appliquer à guérir les effets. Il faut remonter à la cause, si nous le pouvons. Le Canada possède des ressources naturelles illimitées, mais elles ne sont pas développées. L'agriculture constitue notre principale ressource, mais nous avons aussi nos terres arables, nos mines et nos pêcheries. De ces quatre sources de richesses quasi illimitées que possède le Canada, je le répète, la plus importante c'est l'industrie agricole. Nous avons au pays 440 millions d'acres de bonnes terres arables dont 110 millions d'acres sont occupées, tandis qu'il n'y a que 60 millions d'acres qui sont en culture. Or, en 1923, les 60 millions d'acres en culture ont produit une récolte d'au delà de 400 millions de boisseaux de blé dont 80 p. 100 ont dû être écoulés sur les marchés étrangers. Ce sont également les marchés d'exportation qui ont déterminé le prix du blé sur le marché domestique, de sorte que le cultivateur a touché pour son blé le prix qu'il valait sur les marchés mondiaux, moins les frais d'entreposage et de transport. Pour disposer du surplus de sa récolte, le cultivateur est donc obligé d'entrer en lutte avec la main-d'œuvre à bon marché et le niveau abaissé de l'existence des autres pays sans compter la monnaie avilie et les autres circonstances.

Cependant, l'agriculteur est prêt à subir cette concurrence; il l'accepte comme une partie de sa tâche quotidienne. Or, il est tenu de faire face à une situation bien plus difficile que celle-là chez lui, dans son propre pays; je fais allusion au problème que constituent les prix élevés des instruments et des machines agricoles; les frais de transport eccessifs par eau et par rail; les intérêts élevés qu'il doit acquitter sur les sommes qu'il a empruntées; les impôts élevés et la cherté de tous les articles qu'il doit acheter. Et tandis que les prix des articles de première nécessité sont relevés sous le régime du tarif protecteur aussi bien que les frais de distribution, le grand problème qu'il s'agit de résoudre au Canada, c'est de découvrir quelque moyen de rendre profitable l'exploitation des fermes. Non seulement l'agriculture ne paie pas dans les trois provinces des Prairies, mais la situation est sans issue. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je citerai l'article suivant d'un journal de la province d'Ontario:

Le *Kincardine Review* (comté de Bruce) raconte comment depuis quelques années, l'union des boards of trade de l'ouest d'Ontario, représentant les associations des comtés de Perth, Essex, Brant, Huron, Waterloo, Kent, Grey, Lambton, Elgin, Wellington, Oxford, Middlesex, Bruce et Norforlk, a recueilli des renseignements de 157 greffiers de townships dans ces comtés. Et on constate que l'agriculture est sur le déclin dans la partie de la province sur laquelle a porté l'enquête.

Il est établi que, dans ces 14 comtés, 213,607 acres de terre sont en pente; les fermes actuellement vacantes, à l'exclusion de celles qui ont été abandonnées comme étant impropres aux fins agricoles, représentant 75,000 acres; on assure d'autre part qu'il y a en pâturages 100,000 acres de plus qu'il n'est nécessaire.

Tous ces faits indiquent un déclin de l'industrie agricole dans tous les plus beaux comtés de la province. Or, l'association des Boards of trade de l'ouest de la province d'Ontario a l'intention de convoquer une conférence un peu plus tard afin de discuter ces faits et voir quelles mesures il faudrait adopter pour remédier à cette situation. Il est notoire que l'ouest de l'Ontario constitue l'une des parties les plus importantes de la province et de tout le Dominion tandis que toute la population de l'ouest d'Ontario sait parfaitement bien que l'agriculture constitue la base de sa prospérité.

Le départ des agriculteurs d'expérience, des familles de cultivateurs pour la ville, l'impossibilité de trouver de l'aide pour les travaux de la ferme, ont pour résultat des terres puis des fermes oisives et des campagnes moins peuplées et plus pauvres.

Il est temps que les citadins prêtent plus d'attention aux avertissements donnés dans ces colonnes, à savoir que la province et le Dominion ne peuvent être prospères sans compter d'abord sur l'agriculture, la base même de la prospérité au pays.

[M. Lovie.]

De 1920 à 1924, les cultivateurs du Manitoba, qui a été appelé à juste titre le grenier de l'empire, se seraient trouvés en meilleure posture financière s'ils avaient laissé reposer leurs terres durant trois ans, ne récoltant que pour leurs propres besoins. Cette période comprend l'année de la récolte de blé atteint de la rouille, qui n'a pas payé ses frais, et, de 1920 à 1924, plus le cultivateur a cultivé, plus il a perdu vu le coût élevé de la production. Il a fallu deux ans pour que cette calamité se fît sentir dans le bilan du manufacturier de l'Est. Ce serait amusant si ce n'était pas si lamentable d'examiner les diverses raisons invoquées pour expliquer la dépression du commerce du pays. L'un des véritable motifs est que les prix des produits agricoles ont été depuis 1920 rabaissés au niveau d'avant la guerre, alors que les articles que le cultivateur est obligé d'acheter ne lui coûtent pas moins que durant les hostilités. A tout prendre, toutes les marchandises que se procurent les agriculteurs sont deux fois aussi dispendieuses qu'en 1914, et il est peu surprenant qu'il se fasse si peu d'achats pour des frais de premier établissement. Il ne s'est pas vendu beaucoup d'instruments aratoires durant ces années de marasme et cet état de choses a eu une répercussion sur les manufacturiers de machines agricoles qui, vu le peu de commandes sont obligés de fermer les portes de leurs fabriques. Le chômage s'ensuit. Il ne se construit que fort peu de bâtiments sur les fermes, de sorte que les entrepreneurs ne sont pas occupés et, comme les matériaux de construction ne sont pas en demande, les

chantiers sont inactifs. Les scieries et les exploitations forestières en subissent les conséquences. Il n'y a plus besoin de clous ou d'articles de quincaillerie de sorte que les détaillants et les marchands de gros de ces produits souffrent de cette situation. Rien d'étonnant qu'il y ait des sans-travail qui vont chercher ailleurs leur pain quotidien. Mais ils reviendront aussitôt que les conditions seront meilleures.

Ce dont nous avons besoin par dessus tout au Canada est une méthode qui rende l'agriculture rénumératrice. Inutile d'ergoter, nous devrons tôt ou tard reconnaître cette vérité fondamentale que si l'industrie agricole ne rapporte pas de profits tout le reste ne vaut rien. Et c'est ce que nous ne devons pas perdre de vue lorsque nous discutons des moyens à prendre pour améliorer la situation.

Les observations que je viens de faire au sujet de l'agriculture ne concernent pas que le Canada; les Etats-Unis sont en même posture. La *Breeders' Gazette* du 4 décembre dernier contient un éditorial commentant les remarques faites par le président Coolidge aux parcs à bestiaux de Chicago. Cet article a pour auteur M. Saunders, rédacteur de cette publication et président de la compagnie:

Il dit entre autres choses:

Nous sommes de tout cœur avec le président qui se montre sympathique aux projets de nature à récompenser convenablement les labeurs du cultivateur américain. Le plus important des problèmes des Etats-Unis aujourd'hui est de rendre les travaux de la ferme rémunérateurs. La solution de ce problème demande l'attention la plus soignée du pays et une disposition de la part des autres industries à reconnaître la vérité remarquable énoncée par le président Coolidge dans son discours prononcé dans la basse-ville de Chicago aux hommes d'affaires, à savoir que nous ne devons pas et que nous ne pouvons pas priver l'agriculture de l'"élément humain" qui en fait partie. Il faut que son industrie rapporte au cultivateur et à sa famille une existence décente. Comme dit le président: "Il veut être traité avec justice, et alors on peut être sûr qu'il aura bien soin de ses propres intérêts et qu'il contribuera notablement à nous soutenir."

La question est plus importante que jamais: comment rendre l'agriculture profitable? Il est impossible de hausser le prix des produits sur les marchés de l'univers, et, par conséquent, il ne reste qu'à diminuer le coût de la production. La *Montreal Gazette* a dit, l'automne dernier, au sujet de la situation agricole, que ce ne sont ni les droits douaniers ni les tarifs élevés de marchandises qui nuisent à l'Ouest mais le bas prix du blé dans le monde. Le même auteur dit que les cultivateurs de l'Ouest doivent veiller à leurs marchés domestiques à cause des apparences peu sûres de la stabilité et de la restauration économique de l'Europe à la suite de l'adoption du projet Dawes. Voici ce que je dirai au sujet du marché domestique du blé: Avec sept boisseaux par tête d'habitant comme consommation maximum, comment une population de dix millions consommera-t-elle un rendement qui en 1923 s'est monté à 400,000,000 de boisseaux et qui à l'avenir peut faiblement être plus considérable? L'économiste de la *Gazette*, dans un but de patriotisme et d'attachement à ses vues économiques, pourrait quintupler la consommation du blé, mais cela serait au-dessus des capacités du reste de nos dix millions d'habitants. Cela veut dire que nous devrons vendre notre blé aux Anglais, aux Allemands, aux Italiens, aux Japonais, aux Chinois,—à tous les pays du globe qui importent le blé; pour capter ces marchés il nous faudra de nécessité nous conformer à la situation mondiale. En conséquence, si les prix qui résultent de cette situation sont bas au point d'enrayer tout bénéfice nous aurons la stagnation dans l'Ouest et le fléchissement conséquent dans l'Est. L'Est souffre aujourd'hui parce que la population de l'Ouest n'a pas ce qu'il faut pour acheter les produits de l'industrie; et le fléchissement industriel durera tant que le cultivateur de l'Ouest n'aura pas reconquis son ancien pouvoir d'achat.

Abordons maintenant la question de rendre l'agriculture rémunératrice. Il est inutile de suggérer aujourd'hui le recours au marché intérieur; dans cinquante ans d'ici peut-être cela aura son importance, mais la situation présente est telle qu'il faut y remédier incessamment si l'on veut sauver de la ruine l'industrie et l'agriculture canadiennes. En 1920 et 1921 le fermier a dû abaisser au chiffre d'avant-guerre la valeur de tous son cheptel et de tous ses produits; certes la perte était lourde, mais force lui a été de l'accepter de bonne grâce. Pas un autre groupe social n'a subi les mêmes pertes que les cultivateurs par suite de la dépréciation; et aujourd'hui il incombe aux autres de mettre leurs entreprises plus en rapport avec la situation existante. Dès le commencement de la crise de la déflation ici les manufacturiers ont affirmé que les prix des instruments et des machines ne seraient pas baissés tant que les fabriques n'auraient pas vendu aux prix de guerre tous les instruments confectionnés de matérieux achetés lorsque les prix étaient les plus élevés; voilà encore qui a entravé le retour à la situation normale, car les machines agricoles se vendent deux fois plus cher qu'avant la guerre. En général la situation des ouvriers s'est améliorée de 25 p. 100 depuis avant la guerre; mais le coût de la vie est élevé et les loyers coûtent plus cher; donc; ils sont à peu près au même point. Les tarifs des chemins de fer pour le transport des marchandises sont très élevés, ainsi que les

tarifs des messageries, et ces derniers font grand tort à la vente de certains produits, tels que le beurre, les œufs, la crème, etc.

Je ne sais si les employés des voies ferrées sont payés trop cher; mais je sais certainement que leurs salaires sont de beaucoup plus élevés que les salaires de ceux qui produisent les objets que transportent les chemins de fer. Il se peut que les ouvriers agricoles ne gagnent pas assez; c'est mon avis; mais l'agriculture ne permet pas de les payer plus cher. Un incident de mon expérience personnelle qui fait ressortir la différence entre les salaires des employés de chemin de fer et ceux des ouvriers de ferme; lors des dernières moissons j'ai engagé un chauffeur du Pacifique-Canadien qui chômait; je lui payais $3.50 pour l'engerbage et $4 pour le battage. Il a travaillé pour moi jusqu'à ce que le temps fût devenu pluvieux; alors il m'a quitté, disant: "Je peux m'engager comme chauffeur sur le chemin de fer où je gagnerai deux fois ce que vous me payez". Le fermier n'a pas les moyens de payer des salaires aussi élevés que cela. Je répète donc que nous ouvriers agricoles ne sont peut-être pas rémunérés assez généreusement, mais l'agriculture ne permet pas de leur payer un salaire plus élevé. Neuf hommes sur dix diront que parce que le travail est saisonnier les chemins de fer sont obligés de payer des gros salaires pour compenser les employés du chômage inévitable à certaines saisons. Afin de découvrir jusqu'à quel point les emplois de voie ferrée sont saisonniers j'ai écrit au statisticien fédéral le priant de me communiquer un relevé donnant, par mois, le total des employés des chemins de fer du Canada. Je dois avouer mon étonnement, car cet état ne corroborre certainement pas l'assertion que l'emploi en question est saisonnier et partant qu'il est nécessaire de le payer très cher. J'ai ces deux relevés à la main; et si la Chambre veut bien me le permettre je puis les faire consigner au compte rendu:

Nombre des employés
Tous les chemins de fer

	1923	1924
Janvier	153,956	152,153
Fevrier	153,716	151,854
Mars	151,782	151,191
Avril	155,916	156,025
Mai	172,504	172,187
Juin	180,240	179,822
Juillet	184,669	175,694
Août	184,491	165,456
Septembre	177,112	159,818
Octobre	177,535	156,338
Novembre	164,687	149,209
Décembre	154,343	143,761
Moyenne	167,572*	159,030*

*Règlements compris.

[M. Lovie.]

Total des salaires
Tous les chemins de fer

	1923	1924
Janvier	$19,133,573 75	$19,015,214 05
Février	18,169,590 77	18,743,719 76
Mars	19,073,757 60	18,911,121 30
Avril	18,639,187 72	18,673,740 73
Mai	22,023,160 88	20,524,241 12
Juin	21,172,384 96	21,293,746 84
Juillet	21,661,827 20	20,471,203 42
Août	22,526,734 27	19,267,039 00
Septembre	21,165,703 31	18,778,061 51
Octobre	22,789,150 22	19,692,386 58
Novembre	20,820,582 11	18,326,350 45
Décembre	19,269,074 76	17,848,121 13
Total	246,444,727 55	*231,517,862 89

*Y compris règlements de $27,083 (déduits).

Il incombe à ce Parlement de consacrer son attention immédiatement aux déficits des chemins de fer nationaux. Cette question a déjà fait l'objet de main discours en Chambre; j'ai l'intention d'y revenir afin de bien souligner son importance à mes honorables collègues. Il n'y a pas un bureau de direction qui puisse avoir du goût à servir un réseau quand il sait que ce réseau, à cause de sa surcapitalisation, est dans l'impossibilité de gagner suffisamment pour couvrir ses frais d'exploitation et ses frais obligatoires. L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) a si bien exposé la question que je n'ai pas besoin de l'expliquer plus longuement. Je dirai cependant que ce projet n'est pas nouveau; la Chambre et le public en ont été saisis à maintes reprises, mais il faudra encore bien insister avant que le Gouvernement se décide à agir. Le Gouvernement devrait, le plus tôt possible, déduire l'excédent de capital du chemin de fer national et l'ajouter à la dette publique. Donnez à sir Henry Thornton et à ses directeurs le champ libre sans faveurs, ni intervention politique et faites leur comprendre que s'ils ne peuvent pas faire rapporter le chemin de fer dans des conditions extrêmement favorables, il devront démissionner pour faire place à d'autres qui s'en chargeront. Mais, monsieur l'Orateur, j'ai assez de confiance en sir Henry Thornton, dans son talent d'administrateur, pour être certain qu'il saura accomplir la tâche avec succès. Ce n'est pas en élevant les tarifs qu'on améliorera la situation des chemins de fer, car les tarifs sont aujourd'hui aussi élevés et même quelquefois plus élevés que ne peut le supporter le trafic; il faut pratiquer l'économie, administrer les chemins de fer d'une façon pratique et réduire la duplication à son strict minimum.

Je dirai quelques mots, monsieur l'Orateur, au sujet du charbon. Je ne connais pas très bien les conditions propres à la Nouvelle-Ecosse; aussi je discuterai le sujet du point de vue national et international. Je suis absolument opposé aux droits sur la houille et vu que les Etats-Unis n'en ont pas pour les pays

qui ne taxent pas la houille américaine, je demande instamment qu'on laisse entrer cette dernière en franchise; autrement dit, je demande la réciprocité pour la houille. On ne m'a jamais convaincu que l'on pouvait amener la houille d'Alberta dans l'Ontario. Je considère que c'est commercialement impossible et je m'oppose énergiquement à ce qu'on emploie l'argent des contribuables pour aider des entreprises impossibles. Au point de vue pratique, le charbon de l'Alberta ne peut pas être amené plus loin que Winnipeg par chemin de fer et même là il vaut $12 la tonne, ce qui est certainement le prix maximum. Avec le libre-échange du charbon, les mines de l'Alberta pouraient approvisionner non seulement l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba, mais aussi le Dakota-Nord, le Dakota-Sud et le Montana, ce qui leur ferait un territoire assez vaste et contigu au lieu d'exploitation. L'Ontario s'approvisionnerait en Pensylvanie et les Provinces maritimes approvisionneraient le marché local et les états de la Nouvelle-Angleterre. Le problème du combustible paraît bien simple, lorsque vous supprimez les restrictions commerciales imposées par l'homme dans sa prétendue sagesse, et que vous appliquez la loi de la géographie et du bon sens, qui veut qu'on prenne la voie la plus courte pour le transport des grosses marchandises.

Nos amis du parti conservateur sont forts pour railler le Gouvernement, prétendant qu'il a peur de faire une élection et de soumettre son programme aux électeurs. Or, un Parlement est supposé durer cinq ans et, personnellement, je ne vois pas pourquoi on ferait des élections générales plus souvent qu'il n'est strictement nécessaire. Une élection générale entraîne toujours un certain bouleversement et une incertitude dans les affaires et moins on aura d'agitation de ce genre, mieux cela vaudra pour le pays.

Pendant que j'étais chez moi, durant les vacances de Pâques, mes commettants avec qui je discutais la question d'une élection générale, étaient d'avis que les électeurs de làbas avaient fait une assez bonne affaire en 1921, en envoyant au Parlement 65 députés, tous progressistes. Ces députés progressistes ne dépendaient d'aucun des vieux partis et pouvaient juger les questions présentées au Parlement simplement d'après leur mérite et suivant l'avantage que pourait en retirer l'ensemble de la nation, sans tenir aucun compte des avantages politiques. Si l'on analyse les votes donnés dans cette Chambre en 1922, 1923, 1924 et jusqu'ici, cette année, on verra ques les progressistes ont voté aussi souvent avec l'opposition officielle qu'avec le parti ministériel. Parfois, le parti progressiste a été seul contre les forces réunies des deux autres partis. Les électeurs, hommes et femmes, de l'Ouest canadien qui ont élu des députés progressistes en 1921 estiment aujourd'hui qu'ils ont agi en toute sécurité en déléguant au Parlement fédéral des représentants bien au courant de la vie rurale, qui ne sont embarrassés par aucune affiliation politique et pour qui la soif du pouvoir ou les faveurs ministérielles n'ont aucun attrait et ces électeurs sont tout prêts à répéter à la prochaine élection fédérale ce qu'ils ont fait en décembre 1921.

La politique que prêche et que proclame le parti conservateur est un anathème pour le cultivateur de la Prairie. Celui-ci sait qu'il n'a absolument rien à attendre d'un tarif protecteur. Par conséquent, il n'ira pas voter pour que l'autre ait le privilège de le taxer, soi-disant dans "l'intérêt de l'industrie", sachant bien que l'on juge l'utilité publique d'une industrie d'après la mesure dans laquelle elle sait s'établir et se supporter elle-même sur un marché libre. Le cultivateur de l'Ouest et ceux qui dépendent de lui savent parfaitement qu'un vote donné au parti conservateur servira logiquement à mieux river les chaînes des entraves dont il est chargé depuis qu'existe la politique nationale de protection. Le seul parti qui aura l'appui des provinces des Prairies est celui qui aura pour principe l'égalité pour tous, sans privilèges spéciaux à qui que ce soit. Si ces fabricants canadiens qui demandent la protection à hauts cris utilisaient leur énergie et leurs fonds à moderniser les usines et à réduire les frais de production et de distribution au lieu d'entretenir une coulisse onéreuse à Ottawa, ils se trouveraient dans la même catégorie que la fabrique de ficelle d'engerbage de la Brantford Cordage Company, à Brantford, qui dit faire d'excellentes affaires en dépit du libre-échange. J'ai ici un article au sujet de la situation de la Brantford Cordage Company. Je vais lire le dernier paragraphe:

> En dépit de ses convictions politiques tout Canadien doit voir dans la Brantford Cordage Company une négation absolue de cette doctrine rabâchée qui dit qu'aucune compagnie canadienne ne peut lutter avantageusement contre la concurrence américaine. Voici une organisation purement canadienne, créée et exploitée sans protection du Gouvernement, ne possédant aucun avantage particulier et qui a réussi, avec des progrès constants, contre les efforts acharnés des plus grandes compagnies du monde et cela sans autres moyens que le vrai courage, les capacités et le travail acharné.
>
> Il serait malavisé de généraliser trop librement d'après cet exemple de succès. Cependant, l'histoire de la Brantford Cordage Company indique qu'où l'on sait comprendre la nécessité de la confiance en soi-même il est possible de remplacer la protection d'un tarif par la défense indépendante d'une plus grande efficacité; que les nécessités qui découlent du libre-échange stimulent les efforts d'invention et l'esprit de

ressource, éprouvent le courage et, en l'éprouvant, le rendent plus fort.

Je veux aussi citer un court paragraphe du *Toronto Telegram* du 13 avril. C'est le rapport d'un discours prononcé par M. le député de York-Est (M. Harris). Sous le titre "Le Canada a besoin de protection," le rapport cite comme suit les paroles de l'honorable député:

On a expédié des Etats-Unis au Canada 195,000 barils de pommes, 5,000,000 de livres de fraises, 17,000,000 de livres de poires, 1,000,000 de livres de tomates, 27,000,000 de boisseaux de pommes de terre et autres produits agricoles que nous produisons nous-mêmes. Protégeons-nous contre ceux qui peuvent produire un mois plus tôt que nous pouvons mettre ces produits sur le marché en établissant un tarif de protection qui donne une chance à nos cultivateurs.

Et au bas, l'article ajoute:

M. Harris a été reçu avec un grand enthousiasme.

Je puis ajouter qu'il y a trois ans, je me trouvais tout à fait au sud de l'Ontario et, le 24 mai, j'ai été rendre visite à un monsieur que je connaissais. Le pays situé entre Leamington est Windsor est une véritable ruche d'activité; des hommes et des femmes travaillent à toutes sortes de jardins maraîchers, plantent toutes sortes de légumes. Les fermes sont petites, mais chacune emploie quatre ou cinq hommes. De fait, les gens étaient si occupés à l'époque où je me trouvais là qu'ils ne se souciaient pas des événements sportifs qui avaient lieu à moins d'un demi-mille. J'ai demandé à mon ami où on pouvait écouler tous ces produits maraîchers et il me dit: "Nous avons tous les débouchés voulue à Détroit" quand je lui ai parlé du droit de douane, il m'a répondu: "Oh, les droits ne nous inquiètent guère; les gens viennent de Detroit avec des camions automobiles, ils vont jusque dans les champs et emportent tout ce que nous pouvons produire." Or, si les cultivateurs de Leamington peuvent trouver des débouchés à Détroit, je ne vois pas qu'il y ait du mal à ce que des Canadiens achètent des produits précoces aux Etats-Unis.

M. McMASTER: Est-ce que c'est de la région libérale d'Ontario dont vous parlez?

M. LOVIE: Je l'ignore. Permettez-moi de citer au sujet du manque de rhubarbe en Colombie-Anglaise:

Le commerce de gros des fruits et légumes de Winnipeg ne peut pas comprendre comment il se fait qu'il n'y a pas plus de rhubarbe de la Colombie-Anglaise sur le marché de la ville. Jusqu'ici on n'a appris que l'arrivée d'une seule charge de wagon de rhubarbe de la Colombie-Anglaise, alors que sept ou huit charges de wagons sont arrivées de l'état de Washington. A cette époque de l'année la demande est considérable et, ensuite toutes les expéditions du dehors cessent.

[M. Lovie.]

Remarquez bien ces mots. Dès que le produit du pays arrive, les envois de l'extérieur cessent.

Je désire ajouter quelques mots touchant le problème de l'immigration, mais je ne m'étendrai pas sur un sujet qui reviendra dans le débat, probablement lors de la discussion des crédits. De plus, cette question a été étudiée sous ses divers aspects et je ne pense pas pouvoir l'élucider bien davantage. On nous a conseillé d'ouvrir nos portes toutes grandes, alors que d'autres nous ont demandé d'exclure complètement les immigrants. Notre pays est immensément grand, je l'ai déjà dit. Sur 440,000,000 d'acres de terres arables, 110,000,000 seulement sont occupées et 60,000,000 mises en culture, ce qui fait qu'il y a encore de la place pour bien des gens. Je ne suis pas favorable à la ligne de conduite préconisée par l'honorable député de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs) dans son habile discours de l'autre jour, que nous avons écouté avec tant d'intérêt et où il nous conseillait de laisser tout le monde entrer librement. Nos immigrants devraient venir de certains pays. Tout d'abord et en premier lieu, je choisirais les Américains des Etats du nord, parce qu'ils sont déjà acclimatés pour un séjour dans notre Ouest Canadien. En général, quand ils se décident à émigrer ici, ils vendent leurs fermes et apportent avec eux tout leur outillage, machines aratoires, chevaux et probablement assez d'argent pour débuter; ils connaissent la situation et savent comment travailler et profiter de leur travail. Donc je favoriserais d'abord les Américains. En second lieu, je prendrais les sujets britanniques de naissance, en troisième lieu les Scandinaves, les Islandais et, en quatrième lieu, les gens de l'Europe septentrionale et centrale. Si nous en recevions tous les ans autant que nous pouvons assimiler de ces deux premiers pays je crois que l'avenir du Canada serait assuré en ce qui regarde l'immigration.

Dans la circonscription de Macdonald, que j'ai l'honneur de représenter ici, surtout au sud de Glenboro, Leary et Cypress-River, on trouve beaucoup d'Islandais qui sont des fermiers admirables. Ils ont de belles maisons et d'aussi beaux bâtiments et s'adaptent facilement aux conditions qui existent dans cette région. Les Islandais et les Scandinaves semblent proches parents, et je puis dire que nous pouvons recevoir les meilleurs colons de ces deux pays, comme aussi du Danemark. Une chose à laquelle je m'oppose entièrement est d'amener ici pour s'établir des gens qui ne savent rien des habitudes du Canada. Nous avons toujours fait erreur sur ce point. La première immigration considérable dont je me souvienne, au Manitoba, était venue des

montagnes de l'ouest de l'Ecosse et avait été envoyée sous les auspices de Lady Cathcart. Ces hommes étaient des pêcheurs ou des métayers qui ont formé une colonie près du lac Pélican, mais ils n'ont pas réussi et ont plus tard perdu leurs terres. Cependant, les enfants qui étaient venus d'Ecosse avec leurs parents grandirent, demeurèrent au pays et formèrent plus tard le noyau de nos meilleurs cultivateurs. Voilà les gens que j'aimerais à voir arriver au Canada, ceux que nous pouvons assimiler et que nous n'aurions pas honte de voir épouser nos fils et nos filles, nos frères et nos sœurs, des gens dont les descendants, en grandissant, seront ce que nous nommons les meilleurs des Canadiens.

Ceux d'entre nous qui siègent à l'extrême gauche de la Chambre attendent une loi qui nous accorderait le vote transférable simple et ils voudraient la voir dans les statuts. Le premier ministre nous avait promis de nous l'accorder à la dernière session, mais il ne l'a pas fait et nous n'en avons pas entendu parler, pendant la session actuelle.

Cependant, nous avons encore l'espoir que le vote transférable fera l'objet d'un projet de loi avant la fin de la session.

En terminant, le seul commentaire que je puisse offrir touchant l'amendement présenté par le député de York-Ouest (sir Henry Drayton) c'est celui que j'ai entendu tomber des lèvres d'un cultivateur de notre région qui doit être aujourd'hui très vieux, mais habitait dans sa jeunesse la région de Muskoka avant de venir au Manitoba où il a réussi dans la culture, et d'où il est parti pour finir ses jours en Colombie-Anglaise. Commentant les remèdes brevetés je lui ai souvent entendu dire: "C'est un peu comme un verre d'eau, si ça ne fait pas de bien, ça ne fait pas de mal." Cet amendement me semble fort ressembler à un médicament breveté qui ne fait ni bien ni mal et pour ma part je me prononcerai contre. Quant à ce qui regarde le budget, comme je crois absolument au libre-échange, je ne puis en conscience ni dans l'intérêt de mes commettants appuyer ces propositions budgétaires.

(A la demande de l'honorable M. Lapointe, la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

2e ET 3e LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 45) tendant à faire droit à Jessie Louise Cowan.

La séance est levée à une heure vingt-huit minutes, mercredi matin.

MERCREDI, 29 avril 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

LE DOCTEUR EDWARD FARREL

M. JONES demande:

1. Le docteur Edward Farrel, de Halifax (N.-E.), est-il à l'emploi du National-Canadien?
2. Dans l'affirmative, quels sont ses fonctions et ses devoirs, et quand a-t-il été nommé?
3. Quels sont ses appointements?
4. A-t-il le privilège de voyager gratuitement sur les lignes du National-Canadien, et dans l'affirmative, jusqu'à quel point et dans quelle période?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2. Employé à la division des hôtels comme surnuméraire. Il étudie la question des hôtels sur le parcours des chemins de fer nationaux dans les Provinces maritimes du point de vue de l'initiative privée et en vue d'encourager le tourisme.

3. Aucun salaire.

4. Oui; dans les sections du centre et de l'Atlantique, en Canada, jusqu'au 15 juin 1924.

SECOURS A DES AGENTS DU DEPARTEMENT DES AFFAIRES INDIENNES

L'hon. M. BAXTER demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu de l'assemblée législative de l'île du Prince-Edouard une résolution ou adresse demandant que le gouvernement fédéral accorde un secours à des fonctionnaires des Affaires indiennes, qui ont été fraudés par Andrew Fraser Mitchell?
2. S'il l'a reçue, quelle décision a-t-il prise à ce sujet?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat): Monsieur l'Orateur, en réponse à la question n° 1, je dirai que le Gouvernement a reçu la résolution dont il est question, samedi dernier. Le Gouvernement n'a pas encore pris une décision à ce sujet.

TONNAGE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR LE NATIONAL-CANADIEN

L'hon. sir HENRY DRAYTON dmande:

Quels sont les tonnages respectifs de transport entre Vancouver et Prince-Rupert sur le réseau National-Canadien dans chacune des années 1923 et 1924?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): De Vancouver, année 1923, 104,084 tonnes; 1924, 84,906 tonnes. De Prince-Rupert, année 1923, 27,516 tonnes; 1924, 18,645 tonnes.

WAGONS PRIVES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS

M. DOUCET demande:

1. Combien de wagons de la classe appelée privée, commerciale ou officielle y a-t-il sur le réseau National-Canadien?

2. Quels sont les fonctionnaires qui ont le droit d'employer ces wagons?

3. Combien de milles ces wagons ont-ils parcouru pour chacune des année 1923 et 1924?

4. Combien la circulation d'un train de voyageurs de ce réseau coûte-t-elle par mille?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. 64.

2. Les surintendants, les surintendants généraux, les gérants généraux-adjoints, les gérants généraux, le président et les autres fonctionnaires, quand leurs devoirs le requièrent.

3. Milles parcourus par les wagons—

1923	1,471,720
1924	1,386,538

4. Coût par train-mille—

1923	$2,87
1924	2,90

CAMPS D'INSTRUCTION MILITAIRE

M. CHURCH demande:

Y aura-t-il des camps d'instruction au printemps et à l'été, pour la milice et la troupe permanente, où seront-ils établis, pour quelle durée, pour quelles unités, et pour combien d'hommes?

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Monsieur l'Orateur, en réponse à cette question, je puis dire que l'on s'attend à ce que certains camps d'instruction soient en activité ce printemps ou cet été, mais le département n'en a pas encore décidé l'endroit ni l'époque.

COMMISSION D'ETABLISSEMENT DES SOLDATS

M. ARTHURS demande:

1. La propriété d'un nommé Wilson, à Clandeboye (Man.), ou près de cet endroit, a-t-elle été vendue par le bureau d'établissement des soldats?

2. Dans l'affirmative, combien de bestiaux a-t-on vendus, et quel prix en a-t-on reçu par tête?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1. Les bestiaux et le matériel d'exploitation ont été vendus, mais non la terre ni les bâtisses.

2. Deux petits chevaux âgés: $32 et $35; quatre vaches en piètre condition et non en gestation: $12, $13, $13.50 et $10. Trois chevaux et sept bêtes à cornes sont morts tandis que celui qui s'y était établi se trouvait là; deux vaches n'ont pas été vendues.

M. ARTHURS demande:

1. La propriété d'un nommé Northcutt, de Selkirk (Man.), a-t-elle été vendue par le bureau d'établissement des soldats?

[L'hon. M. Graham.]

2. Dans l'affirmative, combien de temps après la mort dudit Northcutt?

3. Quelle partie de la dette de ce soldat a-t-on réalisée par la vente, eu égard à chacun des prêts qui lui avaient été avancés?

4. Quelle somme totale a-t-on tirée de la vente?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1. Ni la terre ni les bâtisses n'ont été vendues; le mobilier a été vendu.

2. 25 jours.

3. 27.3 p. 100 des emprunts pour les bestiaux et le matériel d'exploitation.

4. $624.

WAGONS PRIVES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS

M. WILSON demande:

1. Combien le National-Canadien a-t-il de wagons privés à l'usage des fonctionnaires?

2. Combien de ces wagons a-t-on acquis dans les deux dernières années et demie?

3. Combien ont servi au transport des fonctionnaires de la compagnie à Portland, lors du départ de M. C. J. Smith pour l'Angleterre?

4. Quels fonctionnaires ont utilisé ces wagons à cette fin?

5. Combien de ces wagons ont été en cette occurrence renvoyés par Halifax, et pourquoi les y a-t-on expédiés?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, je ne vois pas mon honorable ami (M. Wilson) à son siège. Quand cette question a été appelée il y a quelque temps, j'ai suggéré qu'il n'insistât pas sur les trois dernières demandes. Je crois que l'honorable député ferait bien de les retirer, car y répondre susciterait d'interminables questions sur de petites affaires de détail qui, je le crois, ne sont pas d'un grand intérêt. Je réserverai cependant la chose jusqu'à ce qu'il soit à son siège.

M. l'ORATEUR: Réservé.

QUAI DE MATANE

M. HANSON demande:

1. Combien a coûté jusqu'ici le quai de Matane?

2. A-t-on adjugé par soumission le contrat ou une partie du contrat, et s'il en est ainsi, quel a été le soumisionnnaire accepté dans chaque cas, à quel prix s'est faite l'adjudication et cette soumission était-elle la plus basse?

3. Si le contrat n'a pas été adjugé par soumission, comment le quai a-t-il été construit, par qui l'a-t-il été et à quel prix?

4. Quels prix a-t-on payés pour les diverses catégories du bois employé?

5. Qui était surveillant des travaux et à la demande de qui fut-il nommé?

6. Est-il vrai que le quai n'a pas encore servi aux fins des expéditions ou du transit?

7. Est-il vrai que le quai est presque complètement détruit?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. $34,362.60.

2. (a) Marché fait par voie d'adjudication.
(b) MM. J. R. et J. E. Boulanger.

(c) $30,972.80, sur le pied de l'unité.

(d) Oui.

3. Répondu sous le n° 2.

4. Bois fourni par l'entrepreneur,—aucun renseignement.

Bois fourni par le ministère et accepté par l'entrepreneur au prix coûtant:

Pilotis de revêtement, épinette 33′ x 6″ 11,602 p. l. à 20, $2,320.40.

Pilotis pour fondation, épinette, 7″ dia. 6,399 p. l. à .13, $831.87.

Pilotis pour fondation, épinette, 8″ dia. 4,573 p. l. à .13, $594.49.

Merisier noir, 8′ x 10″ 42 p. l. à .30, $12.50.

5. (a) J. R. Pelletier.

(c) Nommé par la commission du service civil.

6. Oui, le quai n'est pas encore terminé.

7. Non. Le quai fut endommagé par la tempête de décembre 1924 et l'on étudie actuellement la question des réparations.

QUAI DE SHEET HARBOUR

M. BLACK (Halifax) demande:

1. Quelle proportion du coût total du quai en construction à Sheet Harbour, comté de Halifax (N.-E.), à l'usage de la A. P. W. Pulp and Power Company, le Gouvernement paie-t-il?

2. Où a-t-on préparé les plans et devis de ces travaux, et sous la direction de qui?

3. A-t-on demandé publiquement des soumissions pour ces travaux, dans quels journaux, et à quelles dates les avis ont été publiés?

4. Les soumissionnaires éventuels pouvaient-ils examiner les plans et devis des travaux aux bureaux de la compagnie?

5. Ces plans et devis étaient-ils visibles aux bureaux des Travaux publics à Halifax, où ils sont d'ordinaire déposés à ces fins?

6. Le département des Travaux publics doit-il surveiller les travaux?

7. Combien de soumissions a-t-on reçues, et de qui?

8. Où les compagnies soumissionnaires se ont-elles procuré les formule voulues?

9. Qui a obtenu l'entreprise, et à quel prix?

10. Où a-t-on ouvert les soumissions et en présence de qui?

L'hon. M. KING (ministre des Travaux publics):

1. La moitié, la quote-part ne devant pas dépasser la somme de $7,500.

2. Les ingénieurs du ministère des Travaux publics, sous la surveillance de M. Thos. J. Locke, ingénieur du district de Halifax (N.-E.), ont préparé les plans et devis des travaux.

3. La compagnie n'a pas demandé publiquement de soumissions, mais pria des compagnies bien connues de faire des offres.

4. Aucun renseignement.

5. Oui.

6. Oui.

7. (a) On reçut quatre soumission. (b) Parsons-Ed Company, Moncton (N.-B.); Halifax Dredging Company; Standard Construction Company; H. A. Russell Construction Company.

8. De la A.P.W. Pulp and Power Company Ltd.

9. H. A. Russell Construction Company (b) aux prix suivants: Encaissement sans ballast, 8c. le pied cube; travée entre les caissons, 25c. le pied carré; pierres concassées, $1.40 la verge cube; ce qui porte le montant du marché à environ $17,940.

10. Dans le bureau de l'ingénieur de district à Halifax (N.-E.) en présence de M. Thos. J. Locke, ingénieur de district et M. Connors, représentant de la A.P.W. Pulp and Power Company Ltd.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Chambre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, l'état d'âme de ceux qui doivent prendre part à la discussion du budget à ce moment est bien exprimé par l'écrivain français: Tout est dit et l'on vient trop tard... On a dit de notre régime que c'est le "gouvernement par la discussion". Personne, je suis sûr, ne niera que nous mettions en pratique autant qu'il est possible le principe démocratique. Nos amis de la gauche conservatrice ont dit que l'exposé budgétaire de mon honorable ami le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) est un document incolore, un budget d'expectative; ils lui ont vraiment fait beaucoup d'honneur en le discutant avec tant de véhémence et si longtemps. Nous savions naturellement qu'il ne pourrait les satisfaire; rien ne pourrait les satisfaire de ce qui vient du présent Gouvernment.

Il faut attribuer au souvenir du passé et à la crainte de l'avenir la réserve que nos honorables amis de la gauche mettent à traduire la satisfaction qu'ils éprouvent en parlant des faits et gestes du parti qui siège à votre droite, monsieur l'Orateur. On les a entendus critiquer la manière dont l'état financier avait été préparé et soumis à la Chambre; et plus particulièrement ont-ils critiqué le bilan des chemins de fer nationaux. Il se sont servis de propos bien durs à ce sujet. A la vérité, en les écoutant parler ma connaissance de l'anglais s'est perfectionnée sinon gâtée, et mon vocabulaire s'est enrichi de nouveaux termes très énergiques. Mon ami de Fort-William (l'hon. M. Manion) s'est surpassé, lui-même,

et probablement les autres, en cette circonstance. Qu'il me pardonne de le dire, il a parlé avec le zèle, et même la sainte colère, qui caractérisent le néophyte. C'est une constatation que j'ai faite depuis longtemps, quand les circonstances ou une erreur de jugement pervertissent un homme et en font un "tory", toujours elles en font un "tory" acharné; il devient un disciple ardent de la foi nouvelle. Il a comme une intuition de la faute qu'il a commise et sent le besoin de se justifier par tous les moyens possible. J'ai lu dans les journaux arrivés de Québec, ce matin, que mon honorable ami allait faire l'honneur d'une visite à ma bonne ville samedi prochain. D'ici même je lui adresse la plus cordiale bienvenue et comme déjà j'ai été invité à aller à Fort-William il se peut fort bien que je lui rende sa visite.

L'hon. M. MANION: A mon tour j'offre au ministre la bienvenue la plus cordiale.

L'hon. M. LAPOINTE: Je savais bien que je serais le bienvenu. Il pourrait bien arriver que j'aie l'occasion de voir les débris des deux établissements industriels, qu'au dire de mon honorable ami; sont tombés très victimes du tarif; parce qu'un citoyen de Fort-William aussi malveillant qu'indiscret, m'a fourni le renseignement, par lettre, que ces manufactures avaient déjà fermé leurs portes à l'avènement du gouvernement actuel.

L'hon. M. MANION: Je n'ai aucunement parlé de ces établissements cette année. Quoi qu'il en soit il y a bien à Fort-William deux fabriques qui ont du suspendre leurs opérations faute par ce Gouvernement de leur assurer la protection dont elles avaient besoin pour se maintenir.

L'hon. M. LAPOINTE: Mais alors, les droits ont-ils été abaissés sur les produits de ces deux industries?

L'hon. M. MANION: Non, on ne les a pas abaissés.

L'hon. M. LAPOINTE: Pourquoi donc mon honorable ami en voudrait-il plus particulièrement à notre Gouvernement?

L'hon. M. MANION: C'est votre parti qui détient le pouvoir. Quant à nous, nous ne pouvons élever le tarif.

L'hon. M. LAPOINTE: En effet, notre parti est au pouvoir et continuera de l'être. L'autre jour, je lisais un ouvrage français remarquable ayant pour auteur M. Louis Barthou; il a pour titre "Le Politique". On y trouve un sage conseil aux députés qui participent aux débats. On leur fait savoir qu'il est imprudent et même très dangereux d'interrompre sans cesse. Démontrons-nous à mon honorable ami et à ses co-partisans que le ministre intérimaire des Finances s'est toujours servi de la méthode de comptabilité en usage sous le régime de ses prédécesseurs, et même qui était en vogue au temps de l'honorable député d'York-Ouest et de sir Thomas White, aussitôt ils nous répondent que cela n'a rien à faire. Autrement dit, ils iraient jusqu'à sacrifier sur l'autel des exigences politiques ces deux messieurs ou tout autre. Monsieur l'Orateur, j'approuve cette méthode de comptabilité, non parce qu'elle a été suivie par l'honorable député d'York-Ouest, mais parce qu'elle est exacte et juste. Je suis d'opinion qu'il est juste de tenir à part les comptes de notre réseau ferroviaire et de ne pas les fondre avec ceux du pays, tant pour ce qui est de la dette nationale que pour ce qui est de l'exploitation du réseau et des conséquences qui en découlent relativement à l'excédent ou au déficit dans l'ensemble de nos finances de l'Etat. Je ferai remarquer que c'est, d'ailleurs, l'usage suivi ailleurs. J'ai à la main le numéro du *Wall Street Journal* du 21 avril, de cette année. On y rend compte de l'état des finances de la Suisse. On y voit que l'on fait deux parts: celle de la dette nationale ordinaire et celle des chemins de fer; à la vérité celle du réseau ferré est plus élevée que celle de la fédération même. On y voit ensuite, dans un relevé, à part, la position financière des chemins de fer fédéraux, avec l'excédent sur les opérations, les charges nettes imputables sur le capital, et selon le cas, l'excédent ou le déficit. Ce n'est pas là un renseignement, qui cache une partie de la vérité; d'après moi c'est un renseignement précis et complet, intelligible. Mais, en outre, cette méthode n'est que juste autant pour les chemins de fer que pour le Gouvernement. Nous administrons ce réseau sous le régime de la nationalisation et nous devons faire un essai loyal de ce régime. C'est le peuple qui veut qu'on l'administre sans intervention politique ou gouvernementale et nous tenons à ce qu'il en soit ainsi. Notre principale responsabilité, selon moi, c'est celle de la nomination du président du réseau.

Ce Gouvernement assume l'entière responsabilité de la nomination de sir Henry Thornton, et si on récuse cette nomination, nous sommes prêts à relever le défi et à soumettre la question au peuple canadien n'importe quand. Comme de raison, lorsque les chemins de fer nationaux deviendront une entreprise rémunératrice—ce n'est pas près d'arriver, mais cela se produira avant le retour au pouvoir de mes honorables amis—les honora-

bles députés d'en face seront les premiers à réclamer une comptabilité distincte. Mais à présent cette méthode n'est pas en synchronisation, pour employer une expression en vogue autrefois, avec leur politique alarmiste actuelle, évocatrice de ruine et de panique.

Mes honorables amis mettent en vedette, par tous les moyens possibles, les déficits inévitables dont ils sont eux-mêmes responsables dans une large mesure. Ils exagèrent l'importance des déficits—étrange façon de donner à la nationalisation l'occasion de faire ses preuves—mais ne mentionnent jamais le fait qu'il y a deux ans le réseau national avait un surplus d'exploitation de 20 millions et, même l'an dernier, un autre de 17 millions. Le mal des chemins de fer c'est le legs de dettes de l'ancien gouvernement, mais en parler ne serait pas en harmonie avec la politique de prêcher la ruine et le désastre suivie avec tant de zèle par mes honorables amis.

En portant la parole sur le discours du trône, le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) s'est plaint que je l'aie décrit comme un Jérémie, et a déclaré qu'on ne l'empêchera pas d'exposer les faits tels qu'ils sont. Je ne reprocherai jamais à mon très honorable ami ou à personne d'exposer les faits tels qu'ils sont. Mais je proteste contre le fait de dépeindre le Canada sous un faux jour devant l'univers. Je proteste contre l'influence démoralisatrice d'une campagne qui a eu pour effet de fournir des renseignements erronés et pernicieux et une documentation trompeuse aux auteurs d'une propagande anticanadienne en Europe ou ailleurs. De fait, nous lisons dans les journaux que les représentants canadiens de l'immigration et du commerce se plaignent de l'effet de cette campagne. L'assertion, par exemple, que nos fabricants ferment leurs fabriques et font faillite par milliers, aucun homme public en ce pays ne devrait l'avancer, à mon avis, à moins qu'elle ne soit vraie. Si elle n'est pas vraie, c'est une injustice pour le peuple canadien et la nation canadienne. Y a-t-il eu vraiment autant de faillites en ce pays, l'an dernier? Je tiens à la main une compilation de statistiques dressée par l'agence Bradstreet, publiée par le *Financial Times*, de Montréal, le 13 février 1925, relativement à la situation financière au Canada, durant l'année 1924. Elle accuse 2,312 faillites au Canada en 1924, une diminution de 21.9 p. 100 sur 1923, et de 28.8 p. 100 sur 1922. Mais une chose plus intéressante dans cet exposé, c'est que cette agence Bradstreet indique les causes de ces faillites et cite des statistiques touchant ces causes, et que constatons-nous relativement à ces banqueroutes au Canada? Voici les chiffres:

Faillites dues à:	1924
L'incompétence	591
L'inexpérience	118
Au manque de capitaux	887

Certes, personne ne prétendra que nous devons hausser le tarif en considération de faillites attribuables à aucune de ces causes. Je continue à donner la liste:

Faillites dues à:	1924
Un crédit imprudemment accordé	55
Aux faillites d'autrui	11
A de folles dépenses	9
A la négligence	30

Puis vient la seule cause qui mette en jeu le tarif, s'il a vraiment déterminé des faillites:

Faillites dues à:	1924
La concurrence	68

La concurrence, dans le sens large du mot, signifie la concurrence à part la concurrence sous un régime tarifaire. Donc, sur un total de 2,312 faillites, 68 seulement proviennent de la concurrence, selon l'agence Bradstreet, c'est-à-dire, au Canada, 2.7 p. 100 seulement. Je demande que cela soit consigné aux Débats.

Monsieur l'Orateur, il est beaucoup question de la dette et des taxes. Sur tous les trétaux du pays, on a décrit le Canada comme le pays le plus lourdement endetté et le plus imposé non seulement de l'Empire britannique, mais du monde entier, d'aucuns ont même prétendu. Vous vous souvenez, monsieur l'Orateur, que l'an dernier, j'ai presque causé une perturbation en proclamant en cette Chambre que le Canada est le pays le moins imposé de l'Empire britannique. On m'a pris à partie au sujet de cette déclaration, et l'*Ottawa Journal* a publié à ce sujet un éditorial dans lequel il déplorait en termes sombres l'inconvenance pour un homme public de faire des affirmations aussi grossièrement erronées et fausses. Comme de raison, cela jetait par terre la citadelle d'exposés inexacts érigée durant les mois précédents.

Cette année, j'ai demandé au bureau de la statistique de faire les recherches nécessaires touchant la dette et les impôts et de préparer un rapport à ce sujet, je vous demanderai, monsieur l'Orateur d'en autoriser la publication dans les Débats. Que voyons-nous? Que le Canada a la plus petite dette de tous les pays de l'empire, quoique plus étendu que les Etats-Unis, et cela est dû à ce que le Canada est propriétaire de son réseau ferroviaire et d'autres services publics dont les engagements financiers sont comptés dans la dette publique. La dette publique

par tête d'habitant est de $442.46, y compris la dette fédérale, les dettes provinciales et les dettes municipales. La dette publique des Etats-Unis, comprenant la dette des états et les dettes des municipalités, se ramène à $268.57 par tête d'habitant; en Grande-Bretagne, la dette par tête est de $922.48; en Australie, elle est de $820.58; en Nouvelle-Zélande, de $884.94, et dans l'Union de l'Afrique du Sud, de $647.52.

Quant à l'impôt, il est de $63.51 par tête en Canada, y compris les charges fédérales, provinciales, municipales et scolaires; aux Etats-Unis, il est de $68.49, ou 5 dollars de plus qu'en Canada; dans le Royaume-Uni, $99.36; en Australie, $69.22; en Nouvelle-Zélande, $77.12; en Afrique du Sud, $75.92.

Tous ces renseignements relatifs aux dettes fédérales, provinciales et municipales sont donnés en détail dans le tableau que j'ai ici. Je crois qu'il sera utile à plusieurs de le connaître et pour ce motif je le communiquerai au service sténographique pour être inséré au compte rendu.

TABLEAU DES DETTES PUBLIQUES ET DES IMPOTS DANS LES PAYS DE LANGUE ANGLAISE

Les chiffres ci-après sont empruntés aux meilleures sources dans les pays mentionnés et sont les plus récents. Les chiffres statistiques concernant les Etats-Unis et relatifs à la dette des états et des municipalités sont tirés d'un rapport officiel en date du 6 juin 1924. On sera peut-être étonné de constater que la dette per capita du Canada est plus grande que celle des Etats-Unis, quoique les impôts y soient plus réduits; cela s'explique par le fait que chez nous beaucoup de services publics sont régis par l'administration, contrairement à ce qui a lieu aux Etats-Unis, et que le capital placé dans ces entreprises d'utilité publique, ayant été emprunté, figure dans l'état ci-dessus comme partie de notre dette; les recettes provenant de ces services ne sont pas assimilées à des impositions publiques, mais sont plutôt le prix que paye le client pour le service qu'il reçoit. Ces payements ne peuvent être mis en ligne de compte comme partie du "poids des impôts".

—	Montant	Per capita	Per capita
Dette		£ s. d.	$ c.
Canada	$ 4,095,417,668	.....	442 46
Etats-Unis	$ 29,875,045,000	.....	268 57
Royaume-Uni	£ 8,322,400,000	192 3 8	922 48
Australie	£ 976,621,203	170 19 1	820 58
Nouvelle-Zélande	£ 246,755,789	184 7 3	884 94
Union de l'Afrique-Sud	£ 212,409,903	134 18 0	647 52
Impôts			
Canada	$ 586,610,650	.....	63 51
Etats-Unis	$ 7,565,410,540	.....	68 49
Royaume-Uni	£ 894,603,000	20 13 2	99 36
Australie	£ 82,520,286	14 8 0	69 22
Nouvelle-Zélande	£ 21,104,188	15 18 10	77 12
Union de l'Afrique-Sud	£ 25,248,343	15 16 5	75 92

[L'hon. M. Lapointe.]

NOTE.—Les détails apparaissent aux pages suivantes.

—	Montant	Per capita
CANADA	$	$ c.
Dette—		
Fédérale, mars, 1925	†2,431,487,113	259 50
Provinciale, 1922	640,404,105	71 63
Municipale, *Ont., Québec, Man., seuls	674,914,368	111 33
Autres provinces (appr.)	348,612,082	
Ensemble	4,095,417,668	442 46
Impôts—		
Fédéraux, mars, 1925	294,000,000 (appr.).	31 38
Provinciaux, 1922	62,367,260	6 98
Municipaux, *Ont., Qué., Man. seuls	151,490,189	25 15
Autres provinces (appr.)	78,753,201	
Ensemble	586,610,650	63 51

*Trois provinces: Ontario, Québec et Manitoba, publient des rapports complets sur l'état financier de leurs municipalités. Ces trois provinces réunissent ensemble les deux tiers de la population du Dominion. Les chiffres se rapportant aux autres provinces ne sont qu'approximatifs et proportionnels à la population.

†D'après le discours sur le budget du 24 mars 1925.

—	Montant	Per capita
ETATS-UNIS	$	$ c.
Dette—		
Nationale—30 juin 1924	21,178,045,000	188 96
Des Etats, 1922	936,000,000	8 57
Des comtés et municipalités, etc., 1922	7,761,000,000	71 04
Ensemble	29,875,045,000	268 57
Impôts—		
Nationaux, 1924	3,340,794,540	29 81
Des Etats, 1922	871,413,000	7 98
Des municipalités, 1922	3,353,203,000	30 70
Ensemble	7,565,410,540	68 49

ÉTAT RELATIFS À LA DETTE ET AUX IMPÔTS DANS LES PAYS DE LANGUE ANGLAISE

—	Montant	Per capita	Per capita
ROYAUME-UNI	£	£ s. d.	$ c.
Dette—			
Dette, 31 mars 1924	7,766,400,000	179–1–10	859 64
Dettes municipales d'Angleterre et du pays de Galles, mars 1921	556,000,000	13–1–10	62 84
Dette totale	8,322,400,000	192–3–8	922 48
Impots—			
Recettes de l'impôt de l'administration nationale, au 31 mars 1924	718,060,000	16–11–8	79 80
Recettes de l'impôt des administrations municipales en Angleterre, Ecosse et pays de Galles, 1922–23	176,543,000	4–1–6	19 56
Total des impôts	894,603,000	20–13–2	99 36

TABLEAU DE LA DETTE ET DES IMPÔTS DES PAYS DE LANGUE ANGLAISE—*Fin*

—	Montant	Par tête	Par tête
	£	£ s.d.	$ c.
COMMONWEALTH AUSTRALIEN			
Dette—			
Australie Commonwealth, juin 1924	415,600,079	72- 5- 7	346 94
Des états, juin 1923	535,124,442	94- 1- 7	451 58
Dettes municipales, 1922	25,896,682	4-11-11	22 06
Dette totale	976,621,203	170-19-1	820 58
Impôts—			
Revenus du Commonwealth provenant des impôts, juin 1924	50,852,483	8-16-11	42 46
Revenus des états provenant des impôts, 1922-1923	18,739,558	3- 5- 2	15 74
Revenus municipaux provenant des impôts, 1922	12,928,245	2- 5-11	11 02
Total des impôts	82,520,286	14- 8- 0	69 22
NOUVELLE-ZÉLANDE			
Dette—			
Dette fédérale, 31 mars 1924	208,595,743	154-15- 3	742 86
Gouvernements locaux, 31 mars 1923	38,160,046	29-12- 0	142 08
Dette totale	246,755,789	184- 7- 3	884 94
Impôts—			
Revenu fédéral provenant des impôts, 31 mars 1924	16,540,438	12- 8- 0	58 52
Gouvernements locaux, mars 1923	4,563,750	3-10-10	17 60
Total des impôts	21,104,188	15-18-10	77 12

—	Montant	Par tête de la population européenne†
	£	£ s.d.
UNION SUD-AFRICAINE		
Dette—		
Dette nette de l'Union, au 31 mars 1923	187,180,241	118-18-7
Dette provinciale (comprise dans la dette de l'Union)	.....	.....
Dette municipale	25,229,662	15-19-5
Dette totale	212,409,903	134-18-0 ou $647 52
Impôts—		
Union, 1924	18,818,000	11-15-0
Provinces	3,738,150	2- 7-4
Municipalités	2,692,193	1-14-1
Total des impôts	25,248,343	15-16-5 ou $75 92

†Population européenne seulement. La population indigène est quatre fois plus considérable que la population européenne, mais elle ne paie guère d'impôts. La dette par tête pour la population globale est de $142.56 et le chiffre des impôts par tête est de $16.88.

Personne n'aime à acquitter les impôts, cela va de soi et l'on est toujours bien accueilli quand on critique les impôts élevés. Je lisais dernièrement un ouvrage dû à la plume d'un écrivain anglais distingué où il déclare que le citoyen qui paie ses taxes sans rechigner, possède une excellelnte éducation.

Si nous adoptions ce critérium en ce qui regarde l'éducation, il s'en trouverait bien peu parmi nous, je le crains, qui subiraient l'épreuve avec succès.

Pour ce qui est des banques, j'ai sous la main les statistiques concernant les dépôts; je doute fort toutefois qu'il soit nécessaire de faire consigner ces chiffres dans les colonnes du hansard. D'aucuns aiment à faire des comparaisons avec les Etats-Unis. Eh bien! monsieur l'Orateur, je soutiens que ces comparaisons ne sont ni justes ni raisonnables, étant donné que le Canada a participé à la dernière guerre dès l'ouverture des hostilités tandis que les Etats-Unis restaient neutres. Indépendamment de ce fait important toutefois, le Canada soutient avantageusement la comparaison. Il y a trois ans, le dollar canadien valant 17c. de moins que le dollar américain; aujourd'hui, notre dollar a exactement la même valeur que le dollar américain. Les exportations des Etats-Unis actuellement excédent de 22 p. 100 le trafic d'avant-guerre tandis que les nôtres accusent une augmentation de 57 p. 100 sur la période d'avant-guerre.

Je le concède, monsieur l'Orateur, le Canada traverse une période critique. La mer est orageuse et le navire le plus solide peut difficilement se maintenir à flot; le navire canadien toutefois, continue sa route et traverse sûrement la crise qui a causé des perturbations et des bouleversements dans le monde entier. Les prophètes de malheur peuvent continuer à se frapper la poitrine et à gémir à l'exemple des anciens prêtres du paganisme; le Canada suivra l'évolution économique qui permettra à toutes les classes de notre population de vivre à l'aise. Nous ne demandons pas au très honorable chef de l'opposition officielle ni à ses amis de nous aider; ce serait trop exiger d'eux. Tout ce que nous leur demandons, c'est de s'abstenir au moins de placer des obstacles sur notre route. Par votre bouche, monsieur l'Orateur, je leur dirai: "Soyez beaux joueurs ne décriez pas votre pays. Conservez votre bonne humeur ou du moins tenez-vous tranquilles".

Un homme d'Etat français très capable, dont le nom appelle de nouveau l'attention publique depuis quelque temps, fut trouvé coupable et condamné à l'exil, au cours de la dernière guerre, parce qu'il s'était rendu cou-

pable de défaitisme;—il était ce que les Français appellent un défaitiste. Cet homme politique avait prêché le découragement et représenté que l'armée française courait au désastre. Naturellement, celui, qui prêche une pareille doctrine en temps de guerre, commet un crime. Et à l'heure actuelle, alors que tant de problèmes nationaux et internationaux réclament une solution et que les diverses nations sont encore vacillantes sous le poids de perturbations sans parallèle dans les annales de l'humanité, le défaitisme, s'il n'est pas un crime, est un acte d'injustice et de déloyauté envers la patrie.

Les membres de l'opposition disent que le Gouvernement a présenté un budget immobiliste et ceux-là même qui le taxent ainsi déclarent énergiquement que nous devons avoir la stabilité du tarif. Que veulent dire ces fervents de la stabilité? La stabilité n'est-elle pas l'immobilisme sous un autre nom? Leur conception de la stabilité signifie-t-elle qu'il ne faut pas toucher au budget dans le sens d'abaisser les droits, seulement en vue de les augmenter? Cette prétention me semble des plus illogique. La stabilité ne peut réellement pas exister sans le libre-échange, et nos adversaires sont les derniers au monde à désirer la liberté des échanges commerciaux. Un tarif de protection est essentiellement instable. La France nous est souvent donné comme exemple à cet égard, surtout par mon honorable ami d'York-Ouest (sir Henry Drayton). La France est un pays hautement protectionniste. Croyez-vous que son tarif soit marqué au coin de la stabilité? Dans ce pays —je me base sur les statistiques que j'ai lues dans une revue financière française, il y a quelques jours—la politique fiscale de 1892, décrite comme stable, a été modifiée trois cent quarante-huit fois de 1892 à 1908 et elle a été changée du tout au tout en 1910. De 1916 au 1er janvier 1923, soixante-cinq changements ont déterminé trois mille deux cent quatre-vingt-quatorze remaniements dans le budget. Eh bien! je ne pense pas qu'aucun homme sérieux trouve cela de la stabilité tarifaire.

Que dirons-nous de l'amendement de l'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton)? Son attitude n'est plus la même. Je me rappelle parfaitement que la première année qui a suivi les élections générales, mon honorable ami a proposé un amendement blâmant le ministère de ne pas avoir dégrevé les droits douaniers comme il l'avait promis. Il ne voulait pas, naturellement, que le tarif fût réduit; d'un autre côté, il n'était pas satisfait que le Gouvernement ne l'eût pas abaissé Quoique nous fissions, nous étions destinés à la censure. "Faites-le ou ne le faites pas, vous serez voués aux gémonies." Le mot "protection" avait paru dans tous les amendements, mais cette année il est éliminé en douceur. J'ai lu l'autre jour que la mode des cheveux courts à la Ninon adoptée par les jeunes femmes tend à disparaître. Mon honorable ami d'York-Ouest semble l'ignorer; son amendement est affreusement écourté. C'est un document politique émasculé, dépouillé de toute virilité.

Mon honorable ami de Chambly-Verchères (M. Archambault) a dit l'autre jour que c'était une agglomération de vulgaires platitudes et je suis de son avis. L'année prochaine, j'en ai peur, mon honorable ami invitera la Chambre à exprimer l'avis que les enfants ne sont pas apportés sur la terre par des cigognes. Mais si l'amendement ne nous a guère éclairés, il n'en a pas été ainsi du débat, sous un rapport du moins. Les attaques franchement contradictoires dirigées contre notre politique de directions tout à fait contraires prouvent la nécessité d'une politique de juste milieu, d'un compromis tendant aussi bien que possible à harmoniser les diversités extrêmes d'opinions apparemment intransigeantes des membres de l'opposition. En réalité, mes honorables amis d'un coin de la Chambre ont fort bien répondu aux observations des honorables députés de l'autre coin, et les premiers discours ont été une réponse à l'avance à ceux de mes honorables amis les progressistes. L'intention de certains honorables députés de voter contre le budget, telle qu'elle est exprimée par leurs discours, est motivée par des raisons absolument différentes et contradictoires. Les uns vont jusqu'à soutenir, chose extraordinaire que, dans un pays aussi vaste que l'Europe et avec une population de neuf millions d'habitants seulement, disséminés sur ce vaste territoire, riche en ressources naturelles et en biens de toute sorte, nous pouvons obtenir la prospérité en érigeant un mur le long de la frontière et en refusant d'entretenir des relations financières et économiques avec le reste de l'univers. Les autres—et je concèderai à mes honorables amis les progressistes le mérite d'une plus grande sincérité que celle dont fait preuve l'opposition officielle—maintiennent qu'un système industriel qui est en vigueur depuis de nombreuses années devrait être l'objet, sur-le-champ, d'une évolution ou révolution radicale, à une époque où le monde n'a pas encore repris sa situation normale et lorsque les conditions ne se prêtent pas à des changements qui seraient couronnés de succès. Une telle union de forces opposées est de nature négative et destructrice. Si elle réussissait, elle empêcherait le fonctionnement normal du Gouvernement et transformerait le Parlement en une véritable impasse. Il n'entre pas dans l'esprit de nos institutions que notre

régime parlementaire soit ainsi à la merci d'un parti qui peut en arrêter le fonctionnement, sans toutefois rien mettre à la place. Ces divergences d'opinions montrent clairement que les circonstances et les conditions géographiques contribuent beaucoup à fixer les opinions des groupes et des particuliers au sujet du tarif. Pas plus tard qu'hier, un citoyen bien connu, ex-ministre des Travaux publics dans l'ancien ministère, a dit à Toronto qu'il n'avait plus confiance dans la protection, non pas à cause du peu de sagesse de cette doctrine—il n'a pas donné son avis à ce sujet —mais parce qu'elle ne pouvait avoir que des effets désastreux pour la Nouvelle-Ecosse. Notre pays est très vaste; les intérêts de la population des diverses régions diffèrent souvent du tout au tout. Ceux à qui l'on a confié l'administration de la chose publique la doivent administrer non pas à l'avantage d'une classe de la population, d'une région du pays, mais bien dans l'intérêt de tout le pays et de tout le public. Il est de leur devoir de chercher à déterminer les causes de ces divergences d'intérêts et à découvrir quelles concessions sont opportunes ou possibles. Un tarif stable peut avoir sa valeur; mais une nation stable en a une bien plus grande. En définitive on peut se trouver dans l'obligation d'accepter un second choix; mais toute l'histoire est là pour nous montrer que l'art de gouverner consiste surtout à savoir opter pour le second choix de préférence à l'impossible ou à l'idéal. Les rédacteurs de journaux, les professeurs, ou les partisans outrés, en sont peut-être mécontents, mais l'homme pratique sait que son devoir est de se guider sur des considérations d'ordre pratique et non pas d'après des théories de panique et de désespoir. Il faut transiger; il nous faut des hommes qui reconnaissent la valeur des transactions.

L'art de faire des concessions en vue d'éviter les extrêmes est une véritable caractéristique des politiques anglais; c'est lui qui a édifié l'empire et qui le maintient. Tous les extrémistes, radicaux ou réactionnaires, détestent la transaction. Je vous le dis en toute sincérité, monsieur l'Orateur, le parti politique au Canada qui inscrira le mot "Modération" sur sa bannière tranchera parmi tous les autres, tel le rocher de Gibraltar. Il serait très dangereux et même funeste pour le pays.—et cela, je crois que tout le monde le concède,—si à des vues extrêmes d'un côté le parti dirigeant devait répondre par des opinions tout aussi outrées en sens opposé; alors le pays souffrirait fatalement d'une suite de révolutions et de contre-révolutions. La doctrine libérale nous enseigne à garder toujours un esprit ouvert et à faire la part aux changements inéluctables; toujours prêts à modifier notre programme selon les besoins de la nation nous pourrons faire face à la situation avec confiance: la politique est faite pour les hommes, non les hommes pour la politique. Puis-je dire à mes amis du parti progressiste que je crois avoir exposé clairement notre attitude. Nous avons abaissé le tarif et pour cela nous avons été l'objet d'attaques violentes. N'est-il pas vrai que l'intérêt même du tarif modéré nous conseille de laisser justifier notre programme par l'épreuve du temps et ainsi de prouver que ceux qui préconisent un tarif très élevé ont tort lorsqu'il prétendent que la perte ou la diminution des revenus résulte de l'abaissement du tarif? A coup sûr nous avons raison de faire une épreuve loyale du tarif modéré. Du reste, les gens ne doivent pas perdre de vue que le tarif constitue un élément important et spécial de notre programme national. A la fin du compte c'est un des milliers de problèmes qui intéressent notre vie sociale et nationale. Le médecin fait le diagnostic du mal qui affecte un seul organe et traite ledit organe comme partie d'un tout coordonné. Les gouvernements doivent faire comme le médecin; selon moi c'est l'unique voie du succès.

J'aborde maintenant la question de la préférence britannique. Il est extraordinaire de constater le nombre de notions erronées et de malentendus qui existent à ce sujet. Tout dernièrement encore il fut affirmé dans ma propre ville que sir Wilfrid Laurier était opposé au régime de préférence britannique. Il va sans dire qu'on ne saurait être plus loin de la vérité. Sir Wilfrid Laurier fut l'auteur de la préférence britannique; il maintint cette politique jusqu'à la fin de ses jours et dans le dernier discours qu'il prononça devant l'Association libérale de l'est d'Ontario il affirma que cette politique avait fait la fortune du parti libéral et qu'il était fier d'en reconnaître la paternité. D'aucuns y voient un arrangement sentimental qui profite à la Grande-Bretagne et non au Canada. Je n'hésite pas à dire,—et tout le monde peut noter mes paroles,—que s'il en était ainsi je m'opposerais à la préférence britannique. Mais ce régime fut conçu et appliqué dans l'intérêt du Canada et des Canadiens; il entre dans le programme du parti libéral qui veut un tarif modéré. Les Etats-Unis ont érigé une barrière contre nos produits, agricoles et autres; force nous est de trouver des débouchés. N'était-ce pas un programme éclairé de développer un commerce avec la Grande-Bretagne où nos produits sont admis en franchise? N'est-ce pas que l'intérêt du Canada conseillait le développement du commerce entre nous et la métropole? Y avons-nous

perdu? Voyons les résultats: L'année même qui suivit l'inauguration du régime de préférence, 1898, nos exportations à la Grande-Bretagne, accrurent de 75 millions à 100 millions de dollars et cet accroissement a progressé sans cesse à tel point qu'au cours du dernier exercice nos exportations ont atteint le total de $361,160,802. L'an dernier nous avons importé de la Grande-Bretagne pour une valeur de plus de 153 millions, chiffre bien en deçà de la moitié de la valeur exportée. Y perdons-nous? Sur les produits valant 361 millions de dollars que nous avons vendus à l'Angleterre nous n'avons pas payé un sou de droit d'entrée; mais l'Angleterre a payé plus de 28 millions en droits de douane sur les 150 milions qu'elle nous a vendus. Y perdons-nous? Trente-cinq pour cent de nos exportations vont en Grande-Bretagne; mais elle ne fournit que dix-sept pour cent de nos importations. Je vous le demande encore une fois: Y perdons-nous? Nos marchandises entrent au Royaume-Uni libres de droit. Les produits anglais payent un droit d'entrée au Canada.

Voyons un instant l'industrie de la chaussure qui a fait les frais de tant d'observations de nos honorables amis.

L'hon. M. GRAHAM: Très bien.

L'hon. M. LAPOINTE: Je remarque que mon honorable collègue dit: très bien. Oui, je m'intéresse à l'industrie de la chaussure. Elle est très étendue dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter maintenant et que je pense bien avoir l'honneur de représenter dans le prochain Parlement. Les députés de l'opposition ont vivement critiqué la politique du Gouvernement à l'égard de cette industrie. C'est une industrie nationale, financée uniquement par des capitaux canadiens, n'employant que des matières premières canadiennes; elle est propre au pays et mérite qu'on la traite avec bienveillance et qu'on l'encourage. Mais les députés de l'opposition jugent-ils impartialement l'attitude du Gouvernement à l'égard des fabricants de chaussures? Est-il vrai que la chaussure importée envahit plus que jamais notre marché? A mon tour je vais faire une déclaration sensationnelle, mais je l'appuierai par des preuves. On importe à l'heure actuelle et on a importé l'an dernier et l'année précédente moins de chaussures que durant n'importe quelle année du régime conservateur. Je demande la permission de faire consigner au hansard le relevé suivant qui a été préparé par le bureau de la statistique du département du Commerce:

1. CHAUSSURES IMPORTÉES AU CANADA POUR LES BESOINS DOMESTIQUES

(Exercices 1905 à 1922)

Périodes	Bottines et souliers et pantoufles de tous genres sauf en caoutchouc et en cuir			Bottines et souliers, n.d.			Bottines et souliers à semelles assujéties à la cheville ou au fil métallique et non cousues, à bords étroits (cuir)		
	Du Royaume-Uni	D'autres pays	Total des importations	Du Royaume-Uni	D'autres pays	Total des importations	Du Royaume-Uni	D'autres pays	Total des importations
	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Exercices écoulés le 30 juin—									
1905	45,035	69,339	114,374	60,499	1,112,614	1,173,113	.....	.....	.....
1906	41,511	58,829	100,340	66,629	1,216,375	1,283,004	.....	.....	.....
Exercices écoulés le 31 mars									
1907	47,722	60,914	108,636	73,672	983,928	1,057,600	.....	.....	.....
1908	49,347	61,338	110,685	106,066	1,408,830	1,514,896	13,240	8,491	21,731
1909	43,926	57,997	101,923	127,208	1,143,054	1,270,262	3,842	8,827	12,669
1910	74,840	64,029	138,869	167,687	1,332,359	1,500,046	13,267	9,473	22,740
1911	81,492	45,983	127,475	292,014	1,753,821	2,045,835	22,387	25,464	47,851
1912	84,116	51,430	135,546	356,455	2,415,620	2,772,075	28,330	41,465	69,795
1913	180,250	70,670	250,925	485,755	3,522,750	4,008,505	62,867	40,120	102,987
1914	209,630	108,014	317,644	577,291	3,652,272	4,229,563	83,474	36,550	120,024
1915	169,231	96,673	265,904	491,523	2,909,134	3,400,657	59,692	18,602	78,294
1916	72,723	45,554	118,277	215,538	1,905,159	2,120,697	23,932	11,567	35,499
1917	92,692	168,440	261,132	173,871	3,274,577	3,448,448	5,359	19,152	24,511
1918	102,972	311,850	414,822	146,784	3,017,924	3,164,708	1,603	12,827	14,430
1919	50,681	249,683	300,364	78,994	2,615,112	2,694,106	445	14,972	15,417
1920	71,470	362,792	434,262	94,009	2,617,613	2,711,622	4,211	15,758	19,969
1921	206,406	318,149	524,555	358,451	1,816,758	2,175,209	2,133	22,779	24,912
1922	46,035	197,887	243,922	335,761	991,800	1,327,561	2,867	8,347	11,214
1923	69,297	358,886	428,183	410,273	794,631	1,204,904	4,291	11,539	15,830
1924	140,072	287,225	427,297	707,349	821,838	1,529,187	5,514	11,515	17,029
1925	166,188	155,986	322,174	1,044,693	728,393	1,773,086	6,353	9,470	15,823

Cet état indique que pendant l'exercice clos le 31 mars dernier, les importations se sont élevées à un peu plus de 2 millions, tandis qu'antérieurement à 1921, elles avaient été beaucoup plus fortes. Pendant la guerre, on importait pour plus de 3 millions, en 1914, 4

millions et en 1913, 3 millions et demi. Je le répète, ceci démontre que l'on importait chaque année plus de chaussures sous le régime conservateur que durant n'importe lequelle des quatre dernières années de régime libéral.

Si à l'heure actuelle des difficultés se présentent, va-t-on prétendre que c'est dû au tarif ou à la quantité des articles importés? En 1923, on a fabriqué dans ce pays pour $45,596,012 de chaussures. Bien entendu, on n'a pas encore toutes les statistiques de 1924; elles ne seront prêtes qu'en mai ou juin, mais on s'attend que le chiffre soit à peu près le même. La fabrication a augmenté beaucoup depuis l'avant-guerre et, aujourd'hui, il y a autant de fabriques de chaussures qu'auparavant; elles sont au nombre de 186.

En étudiant ce problème, il ne faut pas oublier, puisqu'on nous cite toujours comme exemple le tarif douanier américain, que la chaussure entre en franchise aux Etats-Unis. L'an dernier, les Etats-Unis ont importé 3 millions de paires de chaussures et rien n'indique qu'on ait l'intention d'imposer des droits sur cet article. Mais je le répète, si cette industrie pouvait être prospère à une époque où les importations étaient beaucoup plus élevées qu'elles ne le sont aujourd'hui, il faut forcément attribuer les difficultés à d'autres causes. Il y en a plusieurs. L'une d'elles est le tarif élevé des chemins de fer et plusieurs fabricants m'ont dit que c'est l'une des grandes difficultés contre lesquelles ils doivent lutter.

M. CALDWELL: Le ministre a-t-il des chiffres touchant l'exportation des chaussures du Canada aux Etats-Unis?

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne les ai pas sous la main, mais ces exportations, sauf pendant la guerre, ne sont pas assez considérables pour qu'on s'en occupe beaucoup. Au cours de la guerre, les exportations ont été considérables et cela peut être une des causes des difficultés actuelles. Afin de faire face aux demandes de cette période, les fabricants ont considérablement agrandi leurs manufactures et, aujourd'hui, la demande a diminué de beaucoup. Comme je le disais, les tarifs élevés des transports par chemins de fer sont une des causes de nos difficultés et j'aime à croire qu'il sera possible de réduire ces tarifs pour un article si indispensable dans toutes les familles. Nous avons tenté de résoudre la difficulté autrement. L'an dernier, on a réduit la taxe des ventes sur les chaussures et, cette année encore, la taxe des ventes est abolie sur les articles servant à la fabrication des chaussures. Une diminution du coût de la vie et conséquemment une augmentation de la puissance d'achat des consommateurs, fermiers ou autres, aurait une grande importance pour cette industrie comme pour les autres. Quand un individu n'a pas les moyens d'acheter deux paires de chaussures pour tous les membres de sa famille, il ne leur en achète qu'une et l'activité du commerce s'en ressent.

En ce qui regarde la préférence britannique, et simplement pour indiquer comment les opinions diffèrent quant à ses effets, je vais lire une lettre qui a été adressée à mon honorable ami le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) par les marchands de quincaillerie en gros de la ville de Québec. Elle est datée du 14 mars 1925 et est postérieure à un vœu qui lui avait été transmis pour demander le rappel de la préférence britannique:

Hon. J. A. ROBB,
Ministre intérimaire des Finances,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,

Nous, sousignés, marchands de gros de cette ville, vendant de grandes quantités de marchandises de fer, d'acier, de cuivre et de laiton, demandons respectueusement au Gouvernement de ne pas modifier le tarif actuel de préférence britannique sur les divers articles qui nous intéressent.

Nous désirons appeler votre attention sur le fait qu'un grand nombre des articles de fer et d'acier que nous vendons sont ensuite utilisés par des cultivateurs qui, pour le moment, ne sont pas en mesure de payer des prix plus élevés pour les objets de fer et d'acier nécessaires à leur bien-être.

Comptant que cette pétition sera l'objet de votre meilleure considération.

Nous avons l'honneur d'être,
Vos bien dévoués,

Samson & Filion,
Par D. Samson.
The Herman Young Co.,
A. J. Teakle.
Jos. E. Lemieux Enr.,
J. A. Filion.
J. McD. Wilson,
Directeur général.
The Chinic Hardware Co'y.
Wm. Doyle,
Wm. Doyle Enr.
H. S. Scott Co., Enr.,
A. O. Scott.
Mechanics Supply Co. Limited,
Par Guy H. Simpson.
Vice-président et directeur gérant.

J'ajoute en passant que plusieurs de ces noms—et mes honorables amis de Québec les reconnaîtront—ne sont pas ceux d'amis particuliers du parti libéral, mais simplement ceux de gens qui se prononcent en faveur de la préférence britannique.

M. ARCHAMBAULT: Mon honorable ami peut-il nous dire quelle est exactement la politique actuelle de l'opposition officielle à l'égard de la préférence britannique?

L'hon. M. LAPOINTE: Je vais répondre comme l'a fait l'autre jour l'honorable député de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs), qu'elle

est comme la sagesse de Dieu, au-dessus de toute intelligence et de toute compréhension.

Notre débouché naturel se trouve aux Etats-Unis, mais l'accès nous en est difficile. En 1911, les Etats-Unis nous ont fait des offres de réciprocité. Nous n'avons pas lieu de nous plaindre puisque nous leur avons fermé la porte cette année-là; mais nous devons envisager la situation telle qu'elle est et trouver d'autres débouchés. La préférence britannique a été l'un des moyens employés pour trouver un marché, comme les traités commerciaux sont d'autres moyens dans le même but.

Je suis peiné de ne pas voir devant moi la familière et amicale figure de l'honorable député de Lincoln (M. Chaplin) car je désire dire quelques mots au sujet de la convention de commerce avec la France. Depuis 1922, date de sa signature, cette convention lui a porté sur les nerfs et a troublé son repos et je crains d'être obligé de me reprocher d'avoir raccourci les jours de mon honorable ami. L'an dernier il a présenté une vive critique de la convention. Personne n'est plus affable que mon honorable ami dans les relations de la vie privée, mais l'an dernier j'ai dû lui faire observer combien il était injuste en critiquant la convention avec la France, ce qui ne l'a pas empêché de répéter son erreur au cours de cette session. Il énumère les articles importés en Canada et nous dit: voyez les droits qu'ils ont acquittés; sans la convention de 1922, ces droits eussent été plus élevés: la trésorerie a donc perdu des centaines de milliers de dollars. Pourtant, lorsque la convention a été signée en 1922, le Canada n'appliquait pas son tarif général aux produits français; mais mon honorable ami persiste à fonder ses calculs sur le tarif général. Au fait, la convention de commerce avec la France remonte à 1908. Après la guerre, la France notifia toutes les nations avec lesquelles elle avait des conventions de commerce qu'elle y mettait fin, et le Canada releva du tarif général français pendant quelque temps. En 1921, sir George Foster ministre du Commerce dans le cabinet alors en fonction, conclut une autre convention commerciale avec la France. Ce Parlement la ratifia. Elle appliquait aux produits français les droits consentis ou qui le seraient à l'avenir, à la nation la plus favorisée, sauf le Royaume-Uni et les dominions et possessions britanniques. Afin de montrer la situation exacte, j'ai demandé aux fonctionnaires de la section fiscale du ministère des Finances de m'indiquer deux articles types et ils ont choisi les soies et les velours. D'après mon honorable ami de Lincoln, le Canada retirerait $169,000 de moins en droits sur ces deux marchandises. Eh bien, faites la comparaison, non pas entre les droits du tarif général, qui ne s'appliquaient plus, mais entre les droits arrêtés dans la convention en vigueur en 1922, œuvre de nos honorables amis de l'opposition, et les droits établis par le traité actuel, et vous verrez que, loin de perdre $169,000, le fisc reçoit $30,000 de plus. L'on voit ainsi combien ces critiques sont injustes et l'on devrait y renoncer.

Mais pourquoi une nouvelle convention lorsqu'il en existait déjà une, se demande-t-on peut-être. Parce que les manufacturiers canadiens, représentés par l'organe de leur association se plaignaient que les produits du Canada ne bénéficiaient pas en France des mêmes droits que les marchandises américaines. C'est à la demande des manufacturiers canadiens que la nouvelle convention a été arrêtée, et pour leur obtenir en territoire français les mêmes avantages et privilèges qu'aux fabricants des Etats-Unis; et moi-même, j'ai entendu des représentants de l'industrie des machines agricoles remercier le Gouvernement de leur avoir assuré les avantages que leur accorde cette convention.

Je tiens aussi à rectifier une autre assertion de mon honorable ami, sans toutefois la lui reprocher beaucoup, car il s'en est rapporté dans ses calculs à la statistique fournie par le ministère des Douanes. Il a dit que l'an dernier notre commerce avec la France s'était soldé par 3 à 5 millions, j'oublie le chiffre juste, à notre débit. C'est bien ce qu'indique le rapport du ministère des Douanes mais la statistique du gouvernement français pour 1924 est bien différente. On la trouve dans le *Bulletin des renseignements commerciaux* du 4 avril:

La statistique du ministère des Douanes en France indique que les relations commerciales entre le Canada et la France en 1924 peuvent être considérées comme très satisfaisantes. La valeur des marchandises exportées au Canada en 1924 a presque doublé, comparée à 1923, soit 333,260,000 francs au lieu de 183,457,000 francs. Les exportations du Canada en France indiquent une augmentation de 109,130,000 francs, soit: 482,826,000 francs en 1924, et 373,000,000 et quelques francs en 1923.

Donc, d'après la statistique du gouvernement français, nous exportons encore beaucoup plus en France que nous n'importons de ce pays; et il n'est pas à présumer que la France indiquerait sans raison une balance défavorable de commerce.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui a raison?

L'hon. M. LAPOINTE: J'arrive à l'explication.

L'hon. M. STEVENS: Le cours du change était-il le même dans les deux cas?

L'hon. M. LAPOINTE: La différence n'était pas considérable. Voici comment le mi-

nistère des Finances explique la différence entre les deux statistiques. L'on me dit que depuis quelques temps des navires quittant les ports canadiens, particulièrement Vancouver, à destination déclarée des ports d'Angleterre à cause de la durée du voyage dans bien des cas attendent ensuite de recevoir des ordres où aller décharger leur cargaison. Le service des Douanes inscrit ainsi leurs consignations dans la colonne des exportations en Angleterre, tandis que souvent elles sont destinées à la France, à la Belgique ou à d'autres pays d'Europe. J'ignore s'il est possible de prévenir ces erreurs, mais c'est à souhaiter, car même si les navires déclarent se rendre en Angleterre, nous devrions avoir quelque moyen de nous assurer où ils vont finalement décharger leurs consignations.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre nous dira-t-il qui a fourni cette explication? Je ne crois pas qu'elle puisse être exacte.

L'hon. M. LAPOINTE: M. Russell; c'est l'expert du ministère des Finances en matière de tarif.

Le très hon. M. MEIGHEN: Assurément, l'honorable ministre ne prétendra pas que nos statistiques commerciales sont basées sur la destination immédiate d'un navire? Dans ce cas, les statistiques sont fantaisistes.

L'hon. M. LAPOINTE: Nos statistiques commerciales que publie le ministère des Douanes sont basées sur les papiers de bord du navire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! non.

L'hon. M. LAPOINTE: C'est ce que me disent les officiers du département.

L'hon. M. STEVENS: Les factures et les manifestes n'indiqueraient-ils pas la destination ou la provenance, suivant le cas, des marchandises, et ces documents ne sont-ils pas soumis en double ou en triple aux officiers de douane au port de déchargement?

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami sait...

L'hon. M. STEVENS: C'est ce qui se fait, indubitablement.

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne suis pas au courant de ces détails. Mais on me dit que vu la longueur du voyage et la fluctuation des prix pendant les vingt ou vingt-quatre jours que dure le voyage par voie du canal de Panama, on expédie de grandes quantités de marchandises sans en donner la destination finale. Mais je transmets l'explication telle qu'on me l'a fournie. Cependant, on peut accepter, je crois, les chiffres que le gouvernement français donne sur les importations du Canada.

Maintenant, je m'empresse de conclure mes remarques. En matière de commerce et d'industrie, comme en toute autre chose, notre politique ne tient compte que des intérêts du Canada. Les conditions ne sont pas les mêmes qu'en 1878, alors qu'on adoptait la prétendue politique nationale. L'Ouest n'existait pas alors. Nous avons aujourd'hui quatre sections différentes et séparées et la vrai politique canadienne doit tenir compte des intérêts de chacune de ces sections. Nous ne pouvons comparer notre situation à celle de pays homogènes dont le territoire est peu étendu et les intérêts uniformes; encore moins, pouvons-nous comparer notre situation à celle des Etats-Unis, pays protectionniste en apparence, pour les gens du dehors, mais qui en réalité jouit du libre-échange entre les divers états dont la population forme un total de plus de 110 millions. Les arguments en faveur du marché local qui pourraient avoir leur valeur là-bas ne s'appliquent pas au Canada; et, appeler "nationale", une politique qui a pour effet de vendre les marchandises canadiennes à meilleur marché aux habitants des antipodes qu'à nos propres citoyens, est absurde, à mon sens. La vraie politique nationale est celle qui permet à tous les Canadiens de vivre et rend justice égale à tous. Cette justice égale, je crains, ne peut venir de ceux qui ne songent qu'à eux-mêmes sans s'occuper des intérêts des autres. Elle ne peut venir d'un parti dont les membres ne représentent que l'Est ou l'Ouest, et dont la politique ne s'applique qu'à l'une ou à l'autre de nos deux grandes divisions géographiques. Combien de fois n'avons-nous pas entendu des gens de l'Est du Canada proclamer que les provinces de Québec et d'Ontario devraient s'unir et lutter contre les prétentions de l'Ouest? Monsieur l'Orateur, je préférerais voir le parti libéral et le Gouvernement dont je fais partie essuyer une défaite plutôt que d'obtenir un succès éphémère, une victoire honteuse, à l'aide de méthodes aussi néfastes. J'ai foi en l'avenir du Canada, de tout le Canada; le Canada pour les Canadiens est une politique magnifique, mais il faut que ce soit pour tous les Canadiens, non pour une section privilégiée.

M. LeSUEUR: Monsieur l'Orateur, je dois d'abord rassurer l'honorable ministre de la Justice (M. Lapointe) qui semble vivre sous le coup d'une obsession; je lui dirai immédiatement que je ne suis pas un pessimiste et que j'ai nullement l'intention de semer le découragement. Je puis faire la même dé-

claration, je crois, au nom de tous les honorables députés qui siègent dans cette partie de la Chambre. De fait, je puis assurer l'honorable ministre de la Justice que nous sommes très optimistes ici et que notre optimisme grandi chaque jour avec l'approche d'une élection.

Je puis dire également, monsieur l'Orateur, que mon optimisme me permettrait d'être aussi heureux que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) le serait si les conditions au Canada aujourd'hui étaient telles que les gens pourraient oublier le budget. Mais malheureusement, il n'en est pas ainsi, et le budget est encore la mesure ministérielle la plus importante, celle qui est attendue avec le plus d'impatience, et celle qui est étudiée avec le plus grand soin, au cours de la session. Pour la même raison, le poste de ministre des Finances égale encore en importance celui de premier ministre. Je n'ai pas l'intention d'amoindrir le prestige de ce poste, mais franchement, je ne saurais être satisfait d'un état de choses qui contribue si largement à justifier cette importance. Je veux parler de l'embarras de notre situation financière, de la difficulté des problèmes qui se présentent aujourd'hui dans notre pays, de la persistance du fléchissement ou de l'instabilité—appelez cela comme vous le voudrez—que ce pays endure depuis quatre ans, fléchissement ou instabilité accentués par le fardeau de taxes de guerre que nous ne voyons pas diminuer. Je crains parfois, monsieur l'Orateur, que nous n'ayons qu'une idée vague et obscure de notre situation. Je crois que le ministre des Finances (M. Fielding) a parfaitement jugé la situation et que ceci l'a passablement déconcerté. Je crois que l'étude constante de ces graves problèmes n'a pas peu contribué à sa mauvaise santé, et notre pays doit hautement reconnaître les sacrifices qu'il a faits de ce côté.

Je voudrais d'abord parler brièvement de la situation de notre commerce, et je puis ajouter que je le fais un peu à cause de la divergence d'opinion qui existe à ce sujet et un peu afin d'établir une base pour les remarques que je ferai plus tard. Les paroles du ministre de la Justice font bien voir la divergence d'opinion qui existe sur cette question. Je vais essayer d'en avoir une idée raisonnablement exacte et, autant que possible, de fonder mon opinion sur des faits solides qu'il faut admettre; je verrai ensuite si nous ne pouvons trouver certains remèdes qui pourraient s'appliquer à nos difficultés actuelles.

En premier lieu, nous devons nous rappeler que les dernières années de la guerre et une couple d'années subséquentes ont déterminé une expansion industrielle et une inflation considérable. Aussitôt après, nous eûmes une période de dépression qui s'étendit comme un voile sur tout le monde civilisé. Cette période fut marquée d'une diminution des salaires et des conforts de la vie, diminution qui varia grandement dans les divers pays intéressés. Elle fut aussi caractérisée par une dépréciation rapide et inégale de la monnaie et par une fluctuation désordonnée et inégale du change. La situation confuse et très irrégulière du commerce entre les divers pays porta certaines nations à prendre sans délai des mesures violentes pour protéger leurs nationaux. Je veux parler brièvement de cet aspect de la question en rappelant jusqu'à un certain point ce que j'ai dit l'an dernier.

La France, nous le savons, s'est hâtée d'élever immédiatement son tarif plus haut qu'elle ne l'avait jamais fait. Depuis lors, elle a joui d'une prospérité toujours grandissante, ses industries principales ont progressé et atteint un degré qu'elles n'avaient jamais atteint. Son commerce intérieur et son commerce extérieur sont aujourd'hui au pinacle et le chômage y est inconnu. Je sais que certains honorables députés penseront aux prétendues difficultés financières récentes de la France. Mais je puis répondre que cela dépendait d'une proposition d'augmenter de 41 à 45 milliards la limite arbitraire imposée à l'émission des billets de la Banque de France. Cette augmentation n'était cependant qu'une mesure purement financière destinée à donner plus d'élasticité à sa monnaie fiduciaire et à lui permettre de faire face aux demandes grandissantes du commerce. Telle est l'opinion qui règne dans les cercles financiers, je crois, et qui est bien expliquée dans un numéro récent du *London Statist*.

Les Etats-Unis ont aussi pris des mesures draconiennes et rapides lors du fléchissement qui s'est annoncé en 1921 pour protéger leur vie industrielle contre ce que j'ai appelé la situation confuse et très irrégulière du commerce existant dans tous les pays. Ce pays se remit sur pied d'une façon remarquable et il put jouir d'une prospérité grandissante depuis le commencement de 1922 jusqu'à peut-être la fin du premier trimestre de 1924. A cette époque, il y eut recul dans son commerce, mais depuis septembre 1924, et surtout depuis qu'il s'est assuré de la continuité d'une politique fiscale stable et régulière le 4 novembre 1924, ce pays a repris le terrain qu'il avait perdu dans le second et le troisième trimestre de cette année-là.

Le dernier numéro du *Federal Reserve Bulletin*, celui d'avril, prouve cela clairement. Il établit hors de tout doute que la production

des principales industries des Etats-Unis a été beaucoup plus considérable en janvier 1925 qu'en janvier 1924 et que durant les mois des mauvais trimestres de 1924. Sa production minérale, manufacturière et agricole est aussi plus grande. Quant à ses affaires de banques, nous constatons que les prêts courants de janvier dernier ont dépassé de beaucoup ceux de janvier 1924. En même temps, les avances des banques ont augmenté et les dépôts à terme ont diminué d'autant, dénotant une augmentation d'activité dans le commerce. Je crois que c'est là l'un des meilleurs critériums. Quand vous avez un plus grand nombre de prêts courants et moins de dépôts à terme, cela vous prouve que l'argent circule, qu'on l'emploie pour le commerce et qu'il en résulte une plus grande activité commerciale.

Je pourrais toucher d'autres points concernant les Etats-Unis, mais je me contenterai d'appuyer mes remarques relatives à la situation prospère des Etats-Unis en citant Andrew W. Mellon, ce phénomène financier à qui les Etats-Unis doivent tant et dont les déclarations sont généralement regardées comme celles d'un homme d'affaires et non pas comme celles d'un politicien. Il prédit que la situation se maintiendra bonne aux Etats-Unis et qu'elle est foncièrement solide.

Si l'on considère l'état actuel des affaires au Canada, l'on se rend compte que la même stagnation du commerce y sévissait en 1921 et qu'elle se continua, plus ou moins avec la même monotonie, pendant les années 1922 et 1923; que, au début de 1924, la situation semblait devoir s'améliorer; mais l'année 1924, malheureusement, ne réalisa pas ces promesses et l'état des affaires, durant la plus grande partie de 1924, fut même pire que les années précédentes. Il me fait plaisir d'affirmer que des indices d'amélioration se sont manifestés pendant les premiers mois de la présente année. Il y a amélioration sur la période de stagnation de 1924, si je ne me trompe; mais je doute que nous soyons revenus où nous en étions pendant le premier trimestre de 1924. Dans notre examen de l'état des affaires, considérons en premier lieu les rapports des banques. La moyenne des prêts courants de nos banques est tombée de 938 millions, qu'elle était en décembre, à une moyenne d'environ 908 millions, en février. Il convient de tenir compte de la morte saison, puisque c'est en décembre que le commerce de détail est le plus actif chez nous. Mais l'on voit que les chiffres relatifs au mois de février de l'année courante sont inférieurs de 80 millions à ceux de février de l'an dernier. A l'égard des virements de dépôts en banque, c'est à peu près le même état de choses qui prévaut. Pour le mois de mars, l'on constata, à ce sujet, une légère amélioration sur le mois de mars de l'an dernier; mais il y eut diminution en général, pendant le trimestre, comparativement au premier trimestre de l'an dernier. Comme pour les prêts et virements de dépôts des banques, l'on nota une légère augmentation des dépôts remboursables après avis, durant les trois premiers mois de l'année, ce qui démontre que les gens placent leur argent en dépôts de cette nature et que les affaires sont calmes. Les dépôts de cette catégorie sont plus considérables que l'an dernier à pareille époque. Tout cela démontre que les affaires, bien qu'un peu plus actives actuellement, sont encore bien au-dessous de ce qu'elles étaient pendant le premier trimestre de 1924, qui fut une période de stagnation.

Je pourrais aussi examiner la question de nos industries fondamentales. Des indices d'amélioration se manifestent aussi, quant à la production de ces industries, surtout en mars; mais si l'on tient compte des variations saisonnières, l'on doit probablement tirer la même conclusion qu'au sujet des rapports des banques; c'est-à-dire que, bien qu'il se manifeste des signes d'amélioration, l'état des affaires n'est pas encore ce qu'il était en 1924. Passons au problème du chômage et voyons ce qui en est réellement. Si l'on prend les statistiques de janvier 1920 comme chiffre indice, l'on voit que la proportion de l'emploi de la main-d'œuvre était, au 1er mars 1923, de 89.9 p. 100; au 1er mars 1924, 90.7 p. 100 et au 1er mars de cette année, 87 p. 100, soit 3 p. 100 de moins qu'en 1923 ou 1924. A ce sujet, je tiens à relever certains exposés détaillés de l'état de certaines industries que le ministre du Travail (l'hon. M. Murdock) a consignés au hansard. Je remarque, par exemple, qu'il parle de l'emploi de la main-d'œuvre dans quelque 47 fabriques de filés et tissus de laine. Le tableau en question démontre que le nombre des ouvriers employés en 1925, bien qu'il augmente graduellement, est inférieur à celui des ouvriers employés durant les mêmes mois des années 1922, 1923 et 1924, ce qui établit exactement la véracité de mes affirmations. Si l'on examine les chiffres qu'il a cités à propos de l'industrie de la chaussure, et qui comprennent 91 fabriques sur lesquelles porte son étude, l'on constate la même chose, c'est-à-dire que l'emploi de la main-d'œuvre, bien qu'il augmente en 1925, est inférieur à ce qu'il était en 1922, 1923 et 1924. J'ajoute qu'aucun des tableaux présentés par l'honorable ministre du Travail à la Chambre ne contredit ni ne modifie la conclusion que j'ai tirée. S'il était ici, je lui demanderais de m'en indiquer un qui puisse mettre en doute mon

affirmation, car j'ai examiné ces tableaux attentivement et je crois que tous s'accordent avec mon exposé.

Avant de laisser ce sujet, je désire faire remarquer que le ministre du Travail a présenté deux tableaux se rapportant à l'industrie de la chaussure: l'un, que l'on trouve à la page 2062 du hansard, dans lequel il relève, pour 1923, 189 manufactures, employant 12,439 ouvriers et dont les produits ont une valeur d'environ 45 millions de dollars; à la page suivante, pour la même industrie et la même année, il indique 121 manufactures, 10,903 ouvriers et des produits d'une valeur d'environ 36 millions de dollars. Sans une explication convenable, l'on ne peut comprendre ces tableaux, et le ministre n'a pas donné d'éclaircissements dans son exposé. Le titre des deux tableaux est le même et les deux se rapportent à la même année; mais ils contiennent des chiffres absolument contradictoires. Le ministre se doit de fournir des explications, sinon nous ne pouvons que conclure qu'il a réfuté, dans la dernière partie de son discours, ce qu'il avait tenté de démontrer dans la première.

Je crois que les faits plus ou moins essentiels que j'ai exposés suffisent à justifier la conclusion à laquelle je suis arrivé, c'est-à-dire que l'état de nos affaires s'améliore graduellement, comparativement à la période de stagnation de 1924; mais que la stagnation est encore sensible, plus sensible que pendant le premier trimestre de 1924. De plus, rien n'indique, avec clarté et précision, quand cette période de crise prendra fin, ou que l'état des affaires continuera à s'améliorer et que nous reviendrons à l'état normal.

Avant de laisser ce sujet, je voudrais indiquer deux faits qui, à mon avis, sautent aux yeux. Le premier est que les événements ont démontré que la France et les Etats-Unis ont agi sagement en protégeant leurs industries domestiques contre le désordre qui règne à l'étranger.

Grâce à ce régime protecteur la France jouit, aujourd'hui, de la plus merveilleuse prospérité et pourrait sans nuire à ses propres sujets, élever encore les impôts. De même les Etats-Unis ont-ils joui, à la faveur des mêmes mesures fiscales de la prospérité et ont-ils pu, en même temps, abaisser le taux de l'impôt et diminuer leur dette. Une autre conclusion me paraît évidente: on n'arrive pas à concevoir, du moins c'est mon cas, que nous puissions prétendre voir régner la prospérité au pays quand nous avons sous les yeux la stagnation, dont souffrent l'industrie et le commerce, et quand rien ne laisse entrevoir une reprise des affaires. Selon moi, pour amener cette reprise il faudrait une politique fiscale stable, administrée avec les conseils d'une commission de tarif compétente. J'ajouterais qu'il ne convient pas de chercher, à l'aide de déclarations remplies d'un faux optimisme, à répandre parmi la population un sentiment de confiance injustifiée. Ce qu'il y aurait de mieux à faire ce serait de commencer une campagne en faveur d'une économie intensive, au sujet de laquelle j'aurais des suggestions à faire et ce serait aussi de diminuer irrévocablement les dépenses, sans aucune considération de parti. Il n'est rien pour restaurer la confiance du public en temps de crise, comme de réduire ses dépenses le plus possible. C'est la ligne de conduite qui ramène la confiance chez les gens intéressés, beaucoup plus que les discours par trop optimistes.

M. CARRUTHERS: Avant de passer à un autre sujet mon honorable ami me permettrait-il une question? Il nous a parlé de la prospérité de la France. Comment explique-t-il que ce pays soit plus prospère que le nôtre quand la valeur du franc est si tombée, alors que notre dollar est au pair?

M. LeSUEUR: En réponse à mon honorable ami je pourrais dire: si vous examinez le taux du change pour le franc, durant l'année dernière, vous constatez qu'il s'est toujours maintenu au cours actuel. Vous pourriez dire qu'on a stabilisé la valeur du franc à ce chiffre et qu'il s'est maintenu depuis.

Occupons-nous, maintenant, de la question des dépenses. Pour avoir une idée plus compréhensive et plus exacte de notre présente situation financière, il ne me faudrait pas me contenter d'examiner le dernier exposé budgétaire, mais aussi ceux d'avant. Mais avant d'en venir là je voudrais dire un mot de la question des obligations garanties de nos chemins de fer, soulevée par l'honorable ministre de la Justice. Je l'avouerai, je m'inquiète fort peu de savoir si les obligations garanties et les émissions effectuées à diverses époques à la faveur du cautionnement du Dominion, sont des obligations directes ou indirectes. En raison même de leur importance et étant donné ceux qui finalement les acquittent, les obligations du réseau national constituent pour le pays, une charge aussi directe, que nos prétendues obligations directes, quelque soit le nom qu'on leur donne; et, si pour éviter une controverse, j'appelle obligations indirectes les dettes de nos chemins de fer qui sont garanties par l'Etat, j'estime que nos obligations que l'on appelle directes et nos obligations indirectes sont productives et représentent une charge au même degré les unes que les autres.

Je vais essayer de montrer pourquoi il doit en être ainsi. Depuis quelques années, bon

ou mal an, notre réseau national a eu besoin d'une certaine somme. Avant 1924, c'était la coutume, à ce qu'il paraît, d'avancer en espèces la plus grande partie ou la totalité de la somme dont le réseau avait besoin et pour prélever, soit une faible partie, ou pas du tout des fonds nécessaires, on émettait des obligations garanties par le gouvernement. Depuis 1924 nous avons fait un peu moins d'avances en argent au réseau national et plus à la faveur d'obligations garanties par le Dominion. Ainsi, en 1923, notre réseau a eu besoin de $77,863,000. Alors toute cette somme fut payée par l'état en argent et naturellement on l'a dans notre bilan, ajouté à la dette nationale. En 1925, nos chemins de fer ont eu besoin de 82 millions, et quelques milliers de dollars. De cette somme, environ 18 millions ont été avancés en espèces, ce qui augmente la dette d'autant. Quant à la balance de 64 millions, elle fut prélevée au moyen d'obligations garanties par l'Etat et remise ensuite au réseau; cela figure comme une obligation indirecte. Les deux sont de nature identique et ne diffèrent que par la forme ce n'est pour le ministre intérimaire des Finances qu'une affaire de commodité pour savoir s'il prélèvera plus d'argent à l'aide d'obligations qu'il remet ensuite aux chemins de fer nationaux ou s'il leur fera l'avance en fonds. En poursuivant notre démonstration de cette ffaçon on constate que, pour l'année 1923 comprenant les avances de fonds consenties au National-Canadien, le chiffre total de nos dépenses fut d'environ 434 millions, en 1923; 420 millions en 1924, d'environ 426 millions en 1925. De plus, dans les prévisions budgétaires pour l'année finissant le 31 mars, 1926, nous voyons que le chiffre estimatif des dépenses courantes, des dépenses nettes d'établissement, et des sommes requises pour chemins de fer, d'après l'état déposé sur le bureau de la Chambre, cette année, est d'environ $409,878,039.

Si vous y ajoutez une somme pour dépenses spéciales égale au déboursé fait à cette fin durant l'année écoulée, et si vous allouez, disons 100 millions, pour les crédits supplémentaires encore à venir, vous avez pour l'année prochaine une dépense d'environ 424 ou 425 millions. Ce que je fais valoir, c'est que nos dépenses sont à peu près les mêmes depuis trois ou quatre ans, et il semble qu'il en sera de même, l'an prochain.

Entrons maintenant dans les détails de ces dépenses. Naturellement, il est à prévoir que des dépenses comme les pensions, le rétablissement des soldats dans la vie civile, etc., iront de leur propre nature et sans intervention législative, en décroissant chaque année. Nous nous attendons aussi à une décroissance graduelle, d'année en année, du service des intérêts sur la dette publique. Il en est même ainsi en réalité. L'argent est maintenant plus abondant et l'intérêt plus bas que lorseque nous avons contracté la dette, et, à chaque opération d'amortissement, nous pouvons compter sur une diminution. Voilà ce qui effectivement se produit. Le service des intérêts qui était de 137 millions en 1923 est maintenant de 131 millions, soit une épargne d'environ 6 millions. De même pour nos dépenses au compte du rétablissement de nos soldats dans la vie civile, nous pouvons prévoir une réduction graduelle et automatique. De $13,365,000 qu'elles étaient en 1923, elles sont descendues à $8,340,000, soit une diminution de quelque 5 millions. Pareillement, les frais du règlement des réclamations de guerre sont tombés de $6,784,000 à presque rien. Mais en dehors de ces dépenses, legs de la guerre, nécessairement destinées à décroître à mesure que nous nous éloignons de l'époque des hostilités, les dépenses de l'administration civile proprement dite restent aujourd'hui à peu près ce qu'elles ont été depuis trois ou quatre ans. Pour le mettre en lumière, j'ai préparé un tableau tiré des comptes publics pour les années 1922, 1923 et 1924, et fondé sur les crédits déposés pour les années 1925 et 1926. Je pourrais citer la liste entière, mais, avec le permission de la Chambre, je le ferai consigner aux Débats:

	1922	1923	1924	1925 (D'après les crédits présentés en Chambre)	1926 (D'après les crédits présentés en Chambre)
Agriculture	$ 6,758,636	$ 7,169,381	$ 7,787,107	$ 6,809,085	$ 6,703,855
Douanes et accise	8,250,557	7,779,930	8,017,227	10,052,315	10,688,259
Finances	8,017,371 (1)	4,895,906	4,905,754	.....	.....
Immigration et colonisation	2,052,370	2,354,975	3,482,986	4,101,235	3,393,770
Affaires indiennes	3,217,108	3,306,232	3,830,690	3,827,058	3,779,516
Intérieur	7,097,341	6,897,912	6,947,575	.....	.....
Justice	4,113,893	4,191,729	4,252,565	4,111,298	4,073,855
Travail	1,884,933 (2)	2,209,631	1,429,274	1,641,715	1,610,930
Législation	3,941,747 (3)	2,653,566	2,367,036	2,378,713	2,288,363
Marine et Pêcheries	6,518,302	6,316,077	7,345,975	8,612,774	8,502,370
Postes	32,003,188	31,180,814	31,733,351	32,797,725	32,593,363
Travaux publics	12,855,082	12,078,280	14,034,923	15,633,652	14,060,610
Chemins de fer et Canaux	14,504,973 (4)	15,350,295	7,945,908	3,740,501 (6)	3,814,929 (6)
Commerce	5,939,101 (5)	4,641,851	5,075,022	5,210,763	4,401,370

Note 1. Ce chiffre, $8,017,371, comprend les frais de lancement d'emprunt, $3,302,674. Le coût du lancement de l'emprunt pour 1923 et 1924 a été respectivement de $3,065,095 et $7,705,543, bien qu'ils ne figurent pas sous cette rubrique financière pour 1923 et 1924.

Note 2. Ces chiffres comprennent les $500,000 dépensés pour secours aux chômeurs en 1922, $944,877 en 1923, et $4,273 en 1924, ce qui explique leurs divergences. Aucune somme pour secours aux chômeurs n'est inscrite dans les crédits de 1925 et 1926.

Note 3. Ce chiffre comprend les frais des élections fédérales de 1921—$1,739,988—ce qui explique la divergence entre les années.

Note 4. Les chiffres pour 1922 comprennent les $6,326,800 payés aux chemins de fer nationaux pour combler le déficit des recettes par rapport aux frais d'exploitation; les chiffres pour 1923 comprennent les $5,695,609 payés pour le même motif; aucune somme n'a été payée en 1924. Voilà pourquoi il y a divergence entre les années.

Note 5. Les chiffres pour 1922 comprennent les frais du recensement de 1921 qu se sont élevés à $1,664,088.

Note 6. Ces chiffres ne comprennent pas les dépenses effectuées en vertu de la loi des grandes routes du Canada, lesquelles, en 1924, se sont montées à $4,066,210.14.

Quiconque lira ce tableau s'apercevra qu'il n'existe pas de différence appréciable dans les dépenses des divers départements durant la période en question. On peut relever quelques divergences dans les dépenses pour les années mentionnées, mais elles s'expliquent, comme il est noté dans le tableau, par le fait de comptes spéciaux, tels que le recensement du Dominion, ou les élections fédérales, etc. Le point que les faits ci-dessus et ce tableau signalent à l'attention de la députation, c'est que les seules réductions importantes se rapportent à ces legs ou fardeaux venant de la guerre et qui ont automatiquement diminué, et que dans tous les autres services les dépenses sont restés presque au même niveau. C'est un état de choses essentiellement mauvais et je soutiens qu'il faut nous élever avec une grande vigueur contre les dépenses des divers départements de l'administration.

Jetons un coup d'œil sur les recettes de l'administration. Elles sont les suivantes:

1922.. .. ..Environ	$381,000,000
1923..	394,000,000
1924..	397,000,000
1925..	344,000,000

Dans ce dernier chiffre de 344 millions, je ne comprends pas les 4 millions qui ont été payés avec des obligations au lieu de remettre l'intérêt arriéré. Si ces obligations sont considérées comme une valeur supérieure aux intérêts dus, il ne faut pas par conséquent les compter. Si on les considère comme une recette, le montant sera donc de 348 millions.

Je ne vois aucune prévision pour 1926; mais si le Gouvernement espère obtenir une recette à peu près égale à celle de 1924, c'est-à-dire 397 millions, alors en évaluant la diminution probable des recettes à 24 millions, en se fondant sur le rendement de 1924, on arrive à 373 millions, en déficit de 51 millions. En comparant avec l'exercice 1920, qui fut notre meilleure année, puisqu'elle rapporta 434 millons de recettes, et en soustrayant 24 millions, montant des pertes probables suivant l'évaluation de 1924, on arrive encore à un déficit. Je ferai observer que l'année 1920 fut une année sans pareille et que nous ne reverrons probablement pas une telle prospérité en 1926.

Considérons deux ou trois faits palpables qui ressortent de ce tableau. Constatons que la guerre est finie depuis six ans déjà et que le Gouvernement continue de nous faire payer des impôts de guerre. Les recettes produites par la taxe de vente, par l'impôt sur le revenu, l'impôt du timbre, et autres taxes extraordinaires tout aussi agaçantes, montent à 181 millions en 1923, à 182 millions en 1924 et peut-être à 150 millions cette année. On prélève tous ces impôts de guerre après que la guerre est finie et cependant les déficits s'accumulent. Les charges directes et indirectes de l'Etat grandissent sans arrêt et ont augmenté de 150 millions depuis trois ou quatre ans. C'est tout le contraire aux Etats-Unis.

M. MARLER: Permettez-moi une rectification. Le chiffre de 150 millions n'est pas exact. En soustrayant les remboursements opérés, les charges financières des trois dernières années n'ont augmenté que de 100 millions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Du tout.

M. LeSUEUR: Sans les remboursements, le chiffre est bien de 150 millions.

M. MARLER: Si notre collègue met ensemble les engagements directs et indirects, diminués des remboursements, il arrivera au montant que je lui dis.

M. LeSUEUR: Je maintiens le chiffre de 150 millions, résultat d'un calcul fait avec soin et basé sur les données que j'ai indiquées.

M. MARLER: C'est une erreur.

M. LeSUEUR: Notre situation est tout opposée à celle des Etats-Unis où l'on a réduit les impôts de moitié et même diminué la dette publique. Même constatation avec ce qui s'est fait en Grande-Bretagne.

Le deuxième fait qui ressort de la situation, c'est que notre dette nationale comprend surtout des charges fixes et permanentes. Ainsi, le trésor doit assurer le service d'intérêts annuels au montant de 131 millions. Les garanties d'obligations de chemins de fer nécessitent une sortie de fonds annuelle pour les intérêts de 40 millions. Ajoutez à cela le payement des pensions militaires, et le reste. Mais l'impor-

tance de nos charges inévitables ne justifie pas le Gouvernement de maintenir à leur chiffre actuel les dépenses générales ni n'autorise le découragement. Il y a trois ans, la dette permanente des Etats-Unis et de l'Angleterre était à peu près la même. En Angleterre, les dépenses de 1923 pour le service de la dette de guerre, ou plutôt de la dette générale, et pour le payement des pensions montaient à 460 millions de livres, et les dépenses totales à 812 millions. Aux Etats-Unis, d'après l'Office du budget, les dépenses obligatoires de 1923 se chiffraient par 2 milliards 100 millions, et leurs dépenses facultatives à 1 milliard 765 millions. Cela me convainc qu'il n'y a pas lieu de se laisser aller au découragement.

Le troisième point est celui de savoir si l'on améliorera la situation en augmentant les impôts. Il ne peut être question de relever encore le taux des impositions directes ou d'en créer de nouvelles. On a défini l'impôt le prélèvement forcé d'une partie du gain des individus au profit de l'Etat, et il ne peut être justifié que si l'Etat est en mesure d'en appliquer le produit à meilleur compte que les particuliers ne le pouraient faire eux-mêmes. Voilà la justification des impôts dont le poids se fait si lourdement sentir à nos industries. Cela les empêchera sans doute de se relever aussi vite qu'elles le feraient autrement. On peut affirmer que notre situation financière ne se rétablirait pas si les impôts étaient augmentés.

Le quatrième fait que je désire signaler, c'est le retentissement qu'aura la situation actuelle sur le crédit public. Le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) affirme que le crédit du Canada est meilleur que jamais. Or, j'ai certaines raisons de douter de l'exactitude de cette assertion. Le crédit public repose sur un programme constant de réduction graduelle de la dette publique et de rétablissement de l'équilibre entre les recettes et les dépenses. Or, quoique notre crédit n'en ait pas encore souffert, si nous continuons à empiler les déficits et à dépenser plus que nos revenus, tandis que nous nous laissons aller à la dérive sans tenter de réagir, un jour viendra où notre crédit en souffrira. Et où en sommes-nous à l'heure actuelle? Le chiffre total de nos dépenses annuelles n'a pas été réduit; il est impossible d'augmenter les recettes par l'imposition de taxes plus élevées et les déficits se succèdent d'année en année. Lorsque j'emploi le mot "déficits", je fais allusion au montant total des obligations directes et indirectes dont nous sommes également responsables. La question se résume donc à ceci: Qu'allons-nous faire? Pourquoi ne chercherions-nous pas à réagir? Pourquoi attendrions-nous la venue de temps meilleurs ou compterions-nous sur l'aide de la Providence, car il est dit: "Aide-toi et le ciel t'aidera." Nous devrions prendre des moyens énergiques pour faire face à la situation au lieu de compter sur la Providence pour assurer le salut du pays. Et que faudrait-il donc faire? Quoique je ne sois pas prophète, je me risquerai à proposer des réformes au Parlement, sans toutefois en être absolument entiché.

En premier lieu, nous devrions adopter des méthodes et des principes d'affaires uniformes et modernes dans notre administration tout comme s'il s'agissait d'une grande entreprise industrielle; on devrait faire table rase de toutes les considérations de parti. Et afin de rendre plus clair le fond de ma pensée, je prierai mes honorables collègues d'analyser avec moi les moyens qu'ont adoptés les Etats-Unis dans le but de diminuer les dépenses publiques et d'inaugurer des méthodes économiques et pratiques. Ou début de l'exercice 1922, le gouvernement américain décida d'inaugurer une vigoureuse campagne d'économie dans l'intérêt du peuple et dans le but de diminuer les impôts. La commission du budget fut constituée et les Etats-Unis eurent la main singulièrement heureuse en confiant le poste de trésorier à Andrew W. Mellon. On fut également heureux d'obtenir les services de Charles G. Dawes en qualité d'administrateur de la commission. Depuis cette époque, M. Dawes s'est acquis une réputation mondiale du fait du règlement des affaires européennes. Il s'entoura d'un certain nombre d'hommes d'affaires dont les services furent rétribués sur le pied d'un dollar par jour et, avec leur assistance, il énonça deux principes qui servirent de directives à la commission. Le premier principe était que la commission devrait reviser les dépenses des divers départements et de concert avec chaque service, éliminer toutes les dépenses susceptibles d'être raisonnablement retranchées ou différées. Le second principe consistait dans la création d'un certain nombre de comités coordonnateurs entièrement composés pour ainsi dire de fonctionnaires publics. En réalité, il s'agissait de comités interdépartementaux ayant à leur tête un homme d'affaires, dans la plupart des cas. Ces comités coordonnateurs ou départementaux visaient à éliminer le gaspillage et les répétitions de services; à inculquer des idées d'économie dans tout le service de l'Etat et à coordonner les affaires de façon à obtenir un effort d'ensemble de la part des divers départements. Le pricipal but visé, cela va de soi, consistait à établir des principes d'affaires uniformes et modernes pour l'expédition de la besogne. Voici les noms qui furent donnés à quelques-uns de ces comités: Comité des impressions; comité du trafic; comité d'achats; comité des

adjudications et règlements, et ainsi de suite. Je ferai voir de quelle manière ces comités fonctionnent au moyen de deux exemples. Le comité des impressions est sous la direction du président ou du chef du bureau des impressions et de la photogravure, M. Carter. Pour commencer, le comité s'est efforcé de coordonner,—et il a réussi à le faire,—les travaux d'impressions des divers départements de façon à éliminer autant que possible les "travaux urgents". De fait, les travaux de ce genre coûtent environ 20 p. 100 de plus que ceux de l'ordinaire. En second lieu, le comité réussit à éliminer en grande partie ce que l'on est convenu de désigner sous le nom de: "Corrections d'auteur"; ces retouches constituent un chapitre assez considérable des dépenses pour le gouvernement. Or, par la coordination et la surveillance du travail des divers départements, le comité est parvenu à éliminer en grande partie ces "corrections d'auteur". De plus, on constitua un manuel de style pour l'usage des divers départements, on institua des formules uniformes; un étalon quant à la qualité, aux poids et à la dimension des en-têtes de lettres à l'usage des différents départements; on diminua autant que possible les impressions en relief. Plus tard, le comité fit une enquête sur l'impression des rapports annuels et il en élimina un certain nombre qui n'étaient pas esssentiels. A ce chapitre seul, si j'ai bien compris, on réalisa une économie annuelle d'environ $180,000. Le comité se renseigna aussi sur la question des impressions et des travaux au miméographe et au duplicateurs, au point de vue des économies à réaliser. Or, en fixant un point raisonnable où le miméographe doit céder le pas à l'imprimerie et *vice versa*, on est parvenu à épargner des sommes considérables. On estime que le comité des impressions, en tenant compte des réformes instituées à l'atelier national d'impressions et de photogravure, a économisé plus d'un million par année.

Laissez-moi vous dire un mot de la commission des achats aux Etats-Unis. Composée, comme je l'ai mentionné, de membres des divers départements, du service civil qui étaient particulièrement concernés, elle a établi une sorte de bureau central où les commandes des divers départements pourraient être coordonnées afin d'éviter autant que possible les achats de nouvelles marchandises. Elle a créé le principe d'acheter à la manufacture par chargements de wagon et en quantités déterminées. D'après son rapport, touchant un grand nombre d'articles importants elle a épargné de 8 à 25 p. 100 comparativement à l'ancien système. Dans l'administration postale, elle a économisé 15 p. 100 sur le papier, 25 p. 100 sur la papeterie et 11 p. 100 sur les "divers articles" comme elle les appelle. Tels sont les chiffres contenus dans le rapport de la commission du budget de 1924. Cela donnera à mes collègues une idée de l'économie résultant de la coordination des services ordinaires du Gouvernement. Pour vous convaincre, je vous dirai que le directeur de la commission du budget, durant les huit premiers mois de son institution, a épargné environ 250 millions dans l'administration des affaires courantes. Au début de 1923, les dépenses estimatives du gouvernement américain était de 823 millions environ de plus que ses revenus approximatifs. La commission du budget fut chargée de trouver le moyen de combler cette différence. Dans les premiers sept mois de cette année, la commission a économisé 321 millions. Durant la même période, les recettes ont été de 408 millions de plus qu'on n'espérait. Les autres mois, la commission a encore économisé; les revenus ont augmenté, et au lieu d'un déficit de 823 millions, les Etats-Unis ont eu un joli surplus à la fin de l'année.

Il y a un autre aspect de cette question de coordination des affaires courantes du gouvernement, et c'est que le travail de ces commissions formées, comme je l'ai dit, de fonctionnaires, montre que tout le personnel civil s'est inspiré du désir de l'économie. Le général Lord, qui a succédé au général Dawes, comme directeur du budget, parlant du résultat de cette idée d'économie a cité comme exemple certaines lettres qu'il avait reçues. Voici une lettre d'un chauffeur:

> J'occupe la position de chauffeur et touche un salaire de journalier; j'économise la différence entre le salaire plus élevé de chauffeur et celui de journalier; je ménage le matériel et j'aide à changer les grilles des chaudières, ce qui épargne beaucoup de charbon, c'est-à-dire de l'argent.

Le général Lord, commentant cette lettre, dit:

> En changeant les grilles des chaudières de cette usine il a été économisé par année 400 tonnes de charbon.

Voici une autre lettre, d'un concierge cette fois:

> En employant des balais plus longs que d'autres s'en seraient servis, j'ai économisé quatre balais. De la même manière, j'ai économisé quatre vadrouilles, trois pelles à poussière, trois brosses, soixante morceaux de savon, quarante livres de poudre à laver. J'épargne maintenant 30 livres de glace par jour (Signé).

Le général Lord cite aussi cette lettre d'un chauffeur de camion automobile:

> Je, —— ——, déclare que j'ai gardé le camion Ford en bon état et qu'il fonctionne constamment et que les hommes sont toujours occupés et qu'il n'y a aucun gaspillage à ma connaissance.

Si je cite ces lettres, c'est pour montrer que ces commissions composées de membres du

service civil ont inculqué l'esprit d'économie dans tout le personnel. Un mot maintenant du travail de ces commissions de coordination. Nous savons ce qu'il est advenu des dépenses des Etats-Unis, comment elles ont été réduites et comment, grâce en grande partie à l'intervention de ces commissions, le service civil de Washington est reconstitué et les départements groupés de façon à rapporter le plus d'économie possible. Laissez-moi vous lire à cet égard les conclusions du président Coolidge et du général Lord au sujet du travail de ces commissions. Dans un discours prononcé en 1923, le président dit:

Les agences de coordination obtiennent le but pour lequel elles ont été instituées, en coordonnant les travaux des départements afin d'assurer l'emploi le plus efficace des deniers publics et de fournir à l'excécutif le moyen d'imposer un système de centralisation des affaires courantes du Gouvernement. Les résultats obtenus montrent que ces agences fonctionnent admirablement. Elles accomplissent une tâche très importante en entreprenant le développement du travail par équipes, en créant l'économie et en appliquant les principes d'affaires aux opérations ordinaires du gouvernement.

Et le général Lord dit:

Mon étude des activités de ces diverses organisations me fait comprendre de mieux en mieux le rôle essentiel qu'elles jouent dans l'application efficace d'un programme résolu d'économie, et me fait admirer de plus en plus la prudence et la perspicacité du premier directeur de la commission du budget (M. Dawes) auquel nous sommes redevables de leur création. A défaut de ces organisations l'esprit de corps ne saurait exister dans les bureaux administratifs et une administration dénuée de tout esprit de corps est bien à plaindre.

Tournons les yeux maintenant vers notre propre situation. La question se pose tout naturellement: Ce régime est-il applicable à nos propres dépenses administratives qui sont bien moins considérables et à notre forme de gouvernement qui est beaucoup plus simple? Il n'est pas nécessaire, je crois, que je réponde à cette question; tout le monde sait, sans doute, que la réponse est "oui". Seulement à ce propos je voudrais citer quelques observations de l'auditeur général dans l'introduction de son dernier rapport général. Il fait remarquer qu'en condensant son rapport, sans éliminer un seul renseignement important, il a effectué une économie de $6,000 rien que dans les frais d'impression. Je voudrais faire lecture d'un passage qui se trouve à la page xlvii:

Bien que je ne sois pas en mesure, dans les circonstances présentes de procéder à un examen détaillé du système de comptabilité en vogue dans les divers ministères, je suis cependant convaincu que les divers services du gouvernement y trouveraient des avantages marquées si d'une façon plus générale des méthodes modernes de comptabilité y étaient adoptées.

La standardisation des méthodes suivies a pour effet, lorsqu'on en fait une rigoureuse application, de déterminer une plus grande mesure d'uniformité, de coordination et de coopération et d'assurer également un contrôle plus complet des recettes réelles et éventuelles et des dépenses, et de fournir aussi un moyen plus efficace de saisir la situation générale relativement aux opérations et aux affaires du pays par suite du fait que les rapports feront mieux voir et plus complètement les différentes phases de nos finances nationales.

Et plus loin:

L'étude de cette question s'impose à brève échéance, car l'organisation comptable et de contrôle exigée par le développement important du Canada doit être le dernier mot en fait d'efficacité. A mon sens, il en résulterait une économie et une réduction du fardeau des impôts qui obère le contribuable canadien.

Je tiens à affirmer ici ma conviction que notre service administratif compte un grand nombre d'hommes d'une compétence exceptionnelle; et je crois que tant chez les chefs que les membres du personnel des différents départements nous trouverons des hommes aussi patriotes et aussi disposés à collaborer à l'économie qu'on en a trouvé dans le service civil des Etats-Unis. Plus que cela: je suis persuadé que par tout le pays les employés de l'Etat sont prêts, comme l'étaient les employés publics des Etats-Unis, à coopérer à une campagne d'économie comme celle que j'ai esquissée; et il est hors de doute pour moi que l'adoption d'un régime pareil produirait d'excellents résultats chez nous. Seulement les fonctionnaires ne sont pas en mesure de prendre l'initiative dans une campagne de ce genre. On a entendu force critiques des fonctionnaires; mais un régime de ce genre doit être inauguré par le Gouvernement et non par le service civil; c'est le ministère qui doit prendre l'initiative et instituer ces réformes.

J'arrive maintenant au second pas qu'il faut faire vers la réduction de nos dépenses: Supprimer net toute dépense dont l'élimination est raisonnable et différer celles qui peuvent attendre jusqu'à ce que notre situation financière soit bien assurée. Voilà une assertion qu'il n'est pas besoin d'amplifier, ce me semble. Si nous avions appliqué ce principe, si nous n'avions pas perdu de vue que la dépression eût été appréciablement atténuée par une réduction des impôts,—et pour cela il faut diminuer les dépenses, puisqu'il est impossible de relever nos revenus,—nous n'aurions jamais vu débourser $600,000 pour le parachèvement de la tour du parlement, nous n'aurions pas vu dépenser 40 millions de francs pour la propriété de l'hôtel Scribe, ni mainte autre dépense pour le compte de diverses commissions; nombre de ces dernières fonctionnennt encore à l'heure qu'il est, mais jusqu'ici le pays n'en a tiré aucun profit.

Je puis ajouter en passant que cette campagne d'économie ne se poursuit pas exclusivement aux Etats-Unis; il y a eu une campagne similaire en Grande-Bretagne. En 1921

une commission d'économie fut créée sous la présidence de sir Eric Geddes; elle a soumis trois rapports. Dans le service d'administration centrale comme on l'appelle là-bas, et qui embrasse tous les départements, on a effectué au cours des trois dernières années des économies d'environ 200 millions de livres sterling, je crois,—ce qui est tout simplement merveilleux et résulte en grande partie de la coopération entre la commission d'économie et les départements.

Je voudrais dire un mot de la situation de nos chemins de fer qu'ont discutée bon nombre des honorables préopinants. Je me rallie d'emblée à la proposition qu'il incombe au Gouvernement d'étudier à fond l'opportunité de réunir les deux réseaux: les circonstances actuelles en font un devoir impérieux. Certains des honorables membres sont d'avis que le Pacifique-Canadien devrait faire l'acquisition des chemins de fer Nationaux; à ce propos il faut se rappeler que le Pacifique-Canadien est caractérisé par une administration des plus éclairées; qu'à une époque de fléchissement universel il a non seulement soldé ses frais obligatoires, acquitté les intérêts sur ses actions privilégiées et payé les dividende ordinaires, mais qu'en outre il a réalisé un excédent appréciable. A un temps de crise il a réussi à faire une concurrence vigoureuse au réseau national qui puisait à pleines mains dans le Trésor public pour rester en bonne posture et livrer de rudes assauts à son rival. Evidemment, dans ces conditions, le Pacifique-Canadien cherchera à protéger ses actionnaires, lorsqu'il s'agira d'assumer les charges additionnelles du réseau national. Je conviens avec certains de nos collègues, que si l'on proposait de conclure un accord d'après lequel le Pacifique-Canadien prendrait à son compte les chemins de fer nationaux, le public voudrait en avoir le fin mot; il est même possible, quelles qu'en fussent les conditions, qu'il hésite à l'accepter, même si l'on étendait les pouvoirs de la commission des chemins de fer comme mesure de protection. D'autre part, il y a des députés qui proposent d'englober le Pacifique-Canadien dans le réseau national. Je ne pense pas que ce soit un problème aussi simple et aussi facile que certains orateurs l'ont indiqué. Le réseau du Pacifique-Canadien représente non seulement 260 millions de dollars en actions ordinaires, mais aussi un actif de 1,110 millions de dollars qu'il faudrait acquérir. Ses voies représentent une longueur totale de 20,000 milles, dont 5,000 en dehors du Canada. Je crains que cette absorption du Canadien-Pacifique par le chemin de fer national ne soit une expérience extrêmement hasardée et dangereuse. En réalité, d'après moi, la principale difficulté serait de trouver l'argent. Je craindrais que cet achat du Pacifique-Canadien par le chemin de fer national nuisît considérablement à notre crédit national auprès des banques, aussi bien au Canada que dans les grands centres financiers du monde. Je ne pense pas que les banques envisagent ce projet de nationalisation du Pacifique-Canadien—bien que je n'aie aucun parti pris contre la nationalisation—sans se préoccuper de l'effet que cela pourrait avoir sur le crédit du Canada. Pour moi le Gouvernement devrait développer cette idée de fusion; il est possible qu'il la trouve réalisable, mais pour l'instant, je considère que notre devoir est d'examiner quelle est la situation actuelle de nos chemins de fer et c'est ce que je vais faire brièvement.

A ce propos, je comprends parfaitement que nos deux grands réseaux sont les artères dont dépend notre vie industrielle et qu'il est essentiel pour nous d'en assurer le fonctionnement et l'efficacité. Néanmoins, il me semble qu'il est à peu près temps de se poser cette question: Quand et comment le chemin de fer national arrivera-t-il à se suffire à lui-même? L'exposé du ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) montrant que la nation a avancé aux chemins de fer nationaux ou garanti pour eux 118 millions de dollars au cours de l'année 1924, nous a renversés. On en est d'autant plus surpris quand on apprend qu'il n'a fallu que 163 millions pour construire le chemin de fer transcontinental. Mais ce que je veux faire remarquer, c'est que les frais obligatoires de nos chemins de fer représentaient 38 millions et, par conséquent, il leur restait à dépenser 80 millions pour l'exercice de 1924. A quoi cette somme a-t-elle été employée Nous avons le bilan, mais si on l'examine, on n'y trouve aucun état des recettes et dépenses qui, pour le commun des mortels, est peut-être la partie la plus significative d'un état financier annuel. Tout ce que je peux faire, c'est de prendre le bilan consolidé de 1924 et le comparer à celui de 1923 pour tâcher de découvrir comment ces 80 millions ont été dépensés; or, mes conclusions sont susceptibles d'être vagues et inexactes, car je ne suis pas assez fort en comptabilité pour être sûr de moi. Si je me reporte à l'état financier annuel du Pacifique-Canadien pour la même année, c'est-à-dire 1924, j'y trouve à la page 26 un relevé des recettes et des dépenses, comprenant toutes les recettes nettes d'exploitation, toutes les recettes provenant d'autres sources, le produit total de la vente de ses valeurs, etc.; puis, vis-à-vis, un état complet et concis de l'emploi de ces fonds et plus loin le détail des dépenses. Je fais

donc remarquer au ministre des Chemins de fer que la Chambre devrait avoir un état des recettes et des dépenses du chemin de fer national. On devrait lui dire à quoi ont servi ces 80 millions qui restaient, après avoir acquitté les 38 millions de frais obligatoires. Il s'agit de sommes énormes. C'est nous qui sommes responsables du vote de ces crédits et j'estime que nous devrions savoir exactement à quoi on les a employés et si on a fait preuve de prodigalité ou d'économie. C'est notre devoir.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a-t-il raison de dire que nous sommes responsables du vote de ces crédits? Nous ne les avons pas votés. Le Gouvernement ne nous en a pas donné le droit.

M. LeSUEUR: Je m'en remets pour cela au très honorable leader de l'opposition (le très hon. M. Meighen).

En approfondissant cette question de savoir quand et comment le National-Canadien pourra suffire à ses propres besoins, je tiens à faire observer ceci: Je crois que le peuple canadien s'est montré fort généreux dans ses subventions aux chemins de fer comme il a été patient pour attendre des résultats. A mon sens, il en est arrivé à cette conclusion: Il croit aujourd'hui que, grâce aux sommes énormes qui lui ont été accordées par le Dominion du Canada, le National-Canadien est actuellement suffisamment pourvu de matériel roulant et de locomotives et qu'il possède une voie assez bonne, ainsi que les diverses propriétés nécessaires à une compagnie de chemin de fer. J'observe dans le bilan de 1924 que le National-Canadien a en mains environ 30 millions en espèces et 50 millions en matériaux et fournitures. C'est à peu près ce qu'il avait à la fin de 1923; par conséquent, le National-Canadien peut marcher par ses propres moyens et il devrait le faire du moment où nous paierons les frais obligatoires dû au public. Le public canadien s'avance beaucoup en disant: Nous ne comptons pas sur des dividendes, nous ne vous demandons pas de payer l'intérêt sur la dette représentée par les fonds que le Gouvernement vous a avancés; nous consentons à payer vos déboursés obligatoires vis-à-vis du public jusqu'au chiffre voulu et aussi longtemps que ce sera nécessaire, mais en dehors de ces 38 ou 40 millions, ne demandez pas un sou à la Chambre. Quand il sera soulagé de ses frais obligatoires, si le National-Canadien ne peut pas payer ses frais d'exploitation, je crois que le moment sera venu de tirer toute l'affaire au clair.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député serait-il en faveur de donner carte blanche au conseil d'administration pour qu'il emprunte sans l'autorisation du Parlement ou du Gouverneur en conseil?

M. LeSUEUR: Jamais de la vie. Je suis porté à maintenir la compagnie sur les bases où elle se trouve actuellement, mais à limiter les avances qu'elle peut attendre de la Chambre aux 38 ou 40 millions qui constituent ses frais obligatoires. J'irai plus loin: Je crois qu'à moins d'adopter une telle attitude bien tranchée, vous n'obtiendrez pas les meilleurs résultats possibles de l'exploitation des chemins de fer. Si la compagnie ne peut payer ses frais une fois que nous nous sommes chargés de ces 40 millions, il me semble que la responsabilité d'autres dépenses ou avances devrait retomber directement sur le Gouvernement. En d'autres termes, nous devrions avoir une sorte de corps dirigeant, un contrôle, mois par mois, des dépenses du réseau du National-Canadien, et s'il lui faut des sommes excédant les frais obligatoires, il faudra consulter le Gouvernement, lui donner tous les détails et c'est lui qui devra approuver ces dépenses avant qu'elles aient lieu. Cette méthode d'établissement d'un contrôle peut ne pas être pratique, mais ce que je tiens à faire ressortir c'est qu'une méthode de contrôle des dépenses du National-Canadien doit être créée et mise en vigueur.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'est-ce pas la loi actuelle? Est-ce que les dépenses au compte du capital ne doivent pas être soumises d'abord au Gouverneur en conseil et par lui approuvées?

M. LeSUEUR: Je prétends qu'on devrait les soumettre, mais si nos renseignements sont exacts, quand on a fait l'acquisition de l'hôtel Scribe, le ministre des Chemins de fer n'en a rien su tant que l'affaire n'a pas été terminée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le témoignage de sir Henry Thornton dit exactement le contraire.

M. LeSUEUR: Il n'y a pas de doute que le Gouvernement ne doive exercer une surveillance constante et voir, de mois en mois, si le réseau est administré avec économie ou avec prodigalité. Plus tôt nous prendrons les moyens de faire tomber la responsabilité sur le Gouvernement et plus tôt nous ferons comprendre au réseau qu'il doit se suffire à lui-même, mieux cela vaudra. La nécessité est la mère de l'industrie. Si jamais nous pouvons espérer des résultats, notre réseau national doit savoir exactement jusqu'à quel point il peut aller.

J'aimerais maintenant, monsieur l'Orateur, exprimer mes vues sur l'immigration, qui, à

mon sens, est un de nos principaux problèmes et celui dont la solution me semble absolument nécessaire pour sortir de la crise actuelle et de la situation financière du moment. Mais ce sujet est considérable et j'ai volontairement écourté mes autres remarques afin de terminer avant six heures. Conséquemment, voici tout ce que j'ai à dire: Je suis convaincu qu'à cause du caractère essentiellement individuel et économique des mouvements migrateurs et à cause de la situation en certains pays d'Europe comme des règlements des Etats-Unis touchant l'immigration, nous avons aujourd'hui une excellente occasion d'adopter une politique agressive d'immigration. Il semble que ce qui est nécessaire à une bonne politique d'immigration, c'est la coopération entre le gouvernement fédéral, les divers gouvernements provinciaux et la commission de colonisation de l'empire. Ensuite, à cause de la nature de l'immigration, il nous faut engager l'immigrant à venir. Je crois que le meilleur stimulant à l'immigration serait de promettre à l'immigrant qu'on verra à ses besoins où il s'établira, et si cette promesse est franche elle doit se fonder sur une proposition solide et conforme aux affaires. Je crois que l'on peut arriver à établir quelque chose d'assez efficace dans ce sens. J'aurai, je l'espère, l'occasion de revenir plus longuement sur ce sujet devant cette Chambre.

Pour terminer, je dirai que je me suis efforcé, cet après-midi, d'exposer exactement notre situation commerciale et l'urgence de diminuer nos impôts si nous voulons y remédier. J'ai tâché de même de représenter fidèlement notre situation financière et ses conséquences logiques, et j'ai indiqué des remèdes que je résumerai brièvement. En premier lieu, je crois que nous devons avoir une politique fiscale vigoureuse et stable, appliquée, comme je l'ai dit, en tenant compte des conseils d'une commission du tarif compétente, et, ainsi, assurer notre industrie qu'elle sera constamment traitée d'une façon intelligente et pratique. Deuxièmement, nous devons scruter rigoureusement nos dépenses administratives, de la même manière que s'y appliquerait un établissement privé, et établir un service de liaison entre ministères afin d'en perfectionner les méthodes d'affaires courantes, et, par cette coopération, arriver à éliminer le travail inutile et les doubles emplois. Troisièmement, je crois que nous devrions mettre un frein aux dépenses de nos chemins de fer. Enfin, et c'est peut-être la grande cause de tout le mal, le Gouvernement devrait cesser d'escompter les événements, s'attaquer aux difficultés qui se présentent, ignorer les conséquences politiques et se décider à obtenir des résultats pratiques.

[M. LeSueur.]

M. BRETHEN: Monsieur l'Orateur, j'ai suivi avec grand plaisir le discours que nous venons d'entendre. C'est une pièce qui repose des préjugés de partisan dont le débat s'est généralement ressenti jusqu'à présent. J'essaierai de suivre l'exemple de l'honorable député en me gardant du chauvinisme politique et m'inspirant du seul désir de connaître "le mal du Canada" et d'y proposer un remède, si je le puis. Le Canada est un pays d'intérêts et de perspectives si différents qu'il est impossible de résoudre le problème à moins que chaque région n'y mette généreusement du sien et ne soit sincèrement disposée à coopérer avec les autres. Aucune politique douanière ne produira de bons résultats sans cet esprit de collaboration entre tous les membres de la communauté canadienne et entre les différentes classes d'une même localité; tandis que, ce concours s'opérant, je crois que n'importe quelle politique douanière peut donner la prospérité au Canada.

"De quoi souffre le Canada?" Du manque d'union dans l'effort; de cette disposition à tirer chacun de son côté au lieu de donner ensemble; de méfiance entre la population des villes et celle des campagnes, et de l'esprit de clocher. Et quel est le remède à cette situation? Il y a quelques années, le peuple canadien commençant à comprendre que le chemin de fer National-Canadien lui appartenait en propre et que son intérêt était que l'entreprise réussisse, les choses changèrent et le National-Canadien acquit le principal élément de succès, savoir le concours populaire. Il devrait en être de même pour l'industrie et le commerce canadiens. Il faut que le peuple canadien comprenne que l'industrie canadienne et l'agriculture canadienne lui sont nécessaires, que l'une ne peut réussir si l'autre périclite et que les deux doivent être sauvées. Une fois ce sentiment établi, le Canada progressera. A ce sujet, le *Farmer's Advocate* du 16 avril dernier disait, sous ce titre de rédaction: "La même voie et le même but":

> Bailleurs de fonds, fabricants, commerçants ouvriers et citadins n'ont jamais été aussi convaincus que la pauvreté et la prospérité dépendent intimement de la situation économique et du bine-être des cultivateurs. La leçon n'est pas le fruit de raisonnements et de l'éloquence. Il n'y a que la diminution dans les ventes, le chômage et la dépression générale des affaires pour convaincre les autres classes de la société que, bon gré mal gré, il leur faut compter avec les cultivateurs.

Qu'est-ce qui menace actuellement l'existence de l'industrie canadienne? Le manque de ventes. Lorsque la vente augmente, la production suit, les frais généraux diminuent, et une administration compétente permet d'ac-

croître les profits. Créez en Canada la mentalité qui poussera le produit canadien, non pas seulement la chaussure ou la casquette ou la machine aratoire fabriquées en Canada mais les œufs et le fromage, le beurre et le bacon, les pommes et le poisson canadiens. Que chacun fasse de son mieux dans ce sens et les affaires reprendront si bien que chaque industrie canadienne redeviendra d'une activité de castor. Au fond, le peuple canadien est bien sensé. Qu'est-ce qui empêche ce réveil tant à souhaiter? Il semble exister un malentendu dans l'esprit de certaines gens qui s'imaginent qu'avec l'adoption d'un système d'impôts encore plus élevés pour les consommateurs de ce pays, les industries et le Canada en général se trouveraient plus prospères. Ceux qui payent les impôts condamneront toujours un tel système. De plus, ce système nuira toujours à ce sentiment sympathique et coopératif qui assurerait le maximum de commerce entre les diverses sections du pays. Si vous obérez les contribuables de Peterborough-Est qui ploient déjà sous le fardeau des impôts qu'ils payent sur les instruments aratoires et sur les vêtements, afin de donner le bénéfice de ces impôts aux messieurs de Toronto et de Montréal, vous n'ajoutez rien au revenu du pays. Vous empêchez la distribution juste et équitable de la richesse.

On a souvent mentionné les Etats-Unis d'Amérique dans ce débat relativement à la prospérité dont ils jouissent avec leur politique protectionniste. M. Coolidge, dans son discours d'inauguration à Washington, le 6 décembre 1923, s'exprimait ainsi au sujet de l'agriculture, qui, alors comme aujourd'hui, se trouvait dans le marasme:

> Aucun projet compliqué d'assistance, aucun plan d'entente sur les prix, aucun prélèvement sur le trésor public ne pourront assurer d'une façon permanente le succès de l'agriculture. Des méthodes simples et directes que peut adopter le cultivateur lui-même peuvent seules ramener la prospérité.

Si ces paroles s'appliquaient avec raison à l'agriculture en 1923, ne s'appliquent-elles pas encore aujourd'hui? On a fait croire au cultivateur américain, en le trompant et en lui fermant les yeux, qu'une forte protection améliorerait les conditions. Apparemment, c'est le contraire qui s'est produit, et il est forcé, comme les cultivateurs du Canada, de revenir aux méthodes simples et directes d'organisation et de vente collective.

Mais si la déclaration du président Coolidge est juste au sujet de l'agriculture, ne s'applique-t-elle pas également à l'industrie? Au Canada, nous voyons certaines compagnies industrielles, suivre des méthodes simples et directes qu'elles ont elles-mêmes préconisées; la fabrique de ficelle d'engerbage de Brantford achète ses matières premières sur les marchés libres du monde, elle travaille pendant des heures supplémentaires, elle a multiplié ses opérations au point qu'on admet qu'elle est la plus considérable du genre dans tout l'empire britannique et elle paye régulièrement un dividende à ses actionnaires. Tout à côté de cette industrie, dans la ville de Brantford, nous avons d'autres industries qui jouissent de privilèges spéciaux pour la vente de leurs produits et dont les matériaux bruts sont pratiquement admis en franchise. Cependant, d'après mes honorables amis à ma droite, ces industries sont fermées ou sont dans une situation précaire. Quelles conclusions faut-il tirer d'une telle situation?

1. Que l'on a exagéré l'effet des modifications apportées à notre tarif au cours des deux ou trois dernières années. Ces modifications, égalant en moyenne de 1 à 2 p. 100, étaient si insignifiantes qu'on ne peut leur attribuer le bon effet dont se prévaut le Gouvernement ou le mauvais effet dont se plaint amèrement l'opposition.

2. Que la cause réelle—qu'admettent les représentants industriels mêmes—se trouve dans l'absence de demande.

Je me rappelle qu'au cours de la dernière année, dans notre salle de caucus, nous rencontrâmes des représentants des manufacturiers d'instruments aratoires de Brantford qui nous exposèrent la situation industrielle dans leur ville. Ils déclarèrent qu'un grand nombre de manufactures avaient fermé leurs portes, et je demandai au monsieur qui se trouvait à la tête de la délégation, "Quelles sont les manufactures de Brantford qui se trouvent dans cette situation?" Et il me répondit: "Non, nous avons l'industrie de la ficelle d'engerbage, par exemple, qui travaille nuit et jour." Mais, il ajouta: "Naturellement, la demande existe pour ses produits." Alors, je lui dis: "N'est-ce pas l'absence de demande pour les produits de ces industries qui cause tout le mal?" Et il admit qu'il en était ainsi. L'augmentation du tarif protecteur améliorerait-elle ou aggraverait-elle alors la situation? Si les prix sont plus élevés, pourra-t-on vendre davantage? On ne répondit pas à cette question.

Puis, après cette réunion, privément, un membre de la délégation m'informa que le porte-parole des industriels de Brantford, en affaires depuis quelques années seulement, encore assez jeune, pratiquement sans capital au début, venait de vendre la moitié de son industrie pour la somme d'un demi-million. Il prétendit avoir retiré très peu d'avantage du tarif de protection, ne pas en avoir profité pour fixer les prix de ses produits, et cepen-

dant il avait atteint le succès avec cette industrie dans Brantford.

Poussant plus loin cette conclusion, que le problème est une question de demande, je vais faire un pas de plus et dire que je ne crois pas que le tarif très élevé que les Etats-Unis ont adopté contre le Canada, et le reste du monde ait contribué beaucoup à amener les conditions qui existent dans ce pays aujourd'hui. J'admets que nous en avons souffert à la suite du dérangement commercial qui en est résulté, mais ce tarif n'a certainement pas été à l'avantage du cultivateur américain et j'exprime de nouveau l'opinion qu'il reste à savoir si les industries de ce pays en ont profité. Nous avons souvent entendu l'argument suivant dans la bouche de quelques députés: "Les Etats-Unis sont prospères; leur tarif est très élevé; donc, la protection à outrance apporte la prospérité." Je tiens à rappeler à mes honorables amis que l'hiver dernier, dans la ville industrielle de Détroit, la fabrique d'automobiles Ford, entreprise la mieux financée, la mieux organisée et la mieux administrée du monde, ne fonctionnait que trois jours par semaine et que des milliers d'ouvriers étaient presque réduits à la mendicité.

L'on a si fréquemment comparé la situation aux Etats-Unis avec celle du Canada que l'on me permettra d'en parler. Les renseignements que j'ai recueillis directement au cours d'entretiens avec des citoyens des Etats-Unis, agents d'immeubles, banquiers, entrepreneurs, ouvriers des fabriques d'automobiles et d'industries accessoires, me portent à conclure que la situation si belle que ne cessent d'évoquer nos amis conservateurs ne provient pas d'un tarif hautement protectionniste mais des faits suivants:

1. L'entrée tardive des Etats-Unis dans la guerre, ce qui leur a permis d'en retirer d'abord d'immenses profits.

2. Un louable dégrèvement d'impôts, équivalant à cinq milliards durant les quatre dernières années.

3. Une immense recrudescence du bâtiment, interrompu durant la guerre, et représentant entre 5 à 6 milliards, dans les villes des états du centre et du nord.

4. A un système financier absolument contraire au régime canadien, en vertu duquel la vente à crédit plutôt qu'au comptant est encouragée. Au moins 90 p. 100 des ventes d'immeubles et commerciales, en fait presque toutes les transactions commerciales, se font à raison de 10, 15 ou 20 p. 100 comptant, et d'effets de commerce pour la balance.

5. Au fait que dans les grandes villes, tout le monde, apparemment, agent d'immeuble, banquier, médecin, avocat, ouvrier et même l'infirmerie, pratique cette méthode.

(A six heures, la séance est levée sans la formalité d'une motion, conformément au règlement.)

Jeudi, 30 avril 1925.

DEPOT DE RAPPORT

Par l'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Le rapport du département de la Défense nationale sur l'aviation civile, comprenant les opérations entreprises pour d'autres départements du Gouvernement par le service d'aviation militaire pour l'année 1924.

1re LECTURE

De divers projets d'intérêt privé venant du Sénat:

Le 1er (bill n° 48), déposé par M. Martell, pour faire droit à George Thomas Gregor;

Le 2e (bill n° 49), déposé par M. Church, pour faire droit à Ethel May Sheriff;

Le 3e (bill n° 50), déposé par M. Hocken, pour faire droit à Max Arno Frind;

Le 4e (bill n° 51), déposé par M. Garland (Carleton), pour faire droit à Elizabeth Burns;

Le 5e (bill n° 52), déposé par M. Church, pour faire droit à Fred Herdman Ogden;

Le 6e (bill n° 53), déposé par M. Hocken, pour faire droit à Marion Gooderham Smith;

Le 7e (bill n° 54), déposé par M. Garland (Carleton), pour faire droit à Edith Mary Wiles;

Le 8e (bill n° 55), déposé par M. Hanson, pour faire droit à Annie Kate Winch;

Le 9e (bill n° 56), déposé par M. Ryckman, pour faire droit à Florence Kate Coutts;

Le 10e (bill n° 57), déposé par M. Hanson, pour faire droit à George Kerr Jess.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles on a répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

EAUX GAZEUSES

M. ANDERSON demande:

1. Combien y a-t-il de fabriques d'eaux gazeuses en Canada?

2. Leurs produits contiennent-ils de l'alcool, et s'il en est ainsi, quel en est le pourcentage?

3. Quelle était la valeur des breuvages faits de fruits du genre citrus importés au Canada des Etats-Unis, en l'année civile 1924, et quels droits a-t-on perçus sur ces produits?

4. Quelle est la proportion d'alcool de ces breuvages?

5. Quelle est la teneur en alcool de l'Orange Crush, Lemon Crush, Whistle, et Green River, respectivement?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. En 1923, 295 usines fabriquaient des eaux gazeuses au Canada.

2. et 5. On ne peut se procurer aucun renseignement, mais on examine la question.

3. On ne peut se procurer des statistiques distinctes quant aux importations de jus extraits des fruits du genre citrus, sauf dans le cas du jus de limon brut. Ils sont groupés, dans le tarif douanier, avec d'autres jus de fruits. Les importations de jus de fruits des Etats-Unis pendant l'année civile 1924, et le droit d'entrée qu'on perçut sur ces produits, s'établissent comme suit:

Jus de limon, brut seulement.	Gallons	.. .. ..
	Valeur	$.....
	Droits	.. ..
Jus de limon et jus de fruits, alcoolisés ou renfermant au plus 25 p. 100 d'esprit de preuve..	Gallons	809
	Valeur	$7,039 00
	Droits	$2,022 50
Jus de limon et jus de fruits, alcoolisés ou renfermant plus de 25 p. 100 d'esprit de preuve..	Gallons	207
	Valeur	$2,725 00
	Droits	$2,887 50
Jus de limon et autres sirops et jus de fruits, n.a.d... ..	Gallons	10,629
	Valeur	$33,549 00
	Droits	$7,548 53

4. Il n'est pas possible actuellement d'avoir d'autres renseignements que ceux qui sont donnés dans les citations de la réponse n° 3.

TERMINUS DE HALIFAX

M. BLACK (Halifax) demande:

1. Quelle a été jusqu'ici la dépense totale pour les nouvelles têtes des lignes de navigation et de chemin de fer à Halifax?

2. Quel sera le coût estimatif des travaux nécessaires pour en terminer la construction, selon le plan primitif?

3. Quelles sont les intentions du Gouvernement quant à l'achèvement des travaux?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. $17,064,768.68.

2. 6 millions.

3. Les têtes de lignes sont administrées par les chemins de fer nationaux. Toute demande des administrateurs recevra la plus sérieuse considération de la part du Gouvernement.

LABORATOIRE DE RECHERCHES DE WINNIPEG

M. WARD demande:

1. Est-il vrai que les appointements du fonctionnaire préposé au laboratoire de recherches du département du Commerce à Winnipeg ont été réduits de $4,600 à $3,300?

2. Dans l'affirmative, y a-t-il précédent d'une semblable réduction?

3. Cette réduction a-t-elle été effectuée par décret du conseil?

4. Dans l'affirmative, le ministre modifiera-t-il le crédit ou soumettra-t-il un crédit supplémentaire à ce propos?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce): Le budget principal indique une réduction du salaire dont il s'agit, mais le ministère ajoute au budget supplémentaire une somme suffisante pour conserver à l'employé en question son salaire actuel.

M. W. T. R. PRESTON

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. Vu les déclarations suivantes faites par M. Symington, procureur du Gouvernement, devant le comité des frets maritimes:

"Que M. Preston ait publié un rapport fidèle, faux ou exagéré en vertu du renvoi au comité, cela ne change rien à l'affaire, que je sache", et, "je ne m'occupe pas du rapport Preston, car c'est en bonne partie question d'opinion. Je ne dis pas qu'il est juste ou qu'il est faux. Je ne vois pas quelle différence cela peut faire qu'il soit juste ou faux, en ce qui concerne les faits."

Le Gouvernement garde-t-il encore W. T. R. Preston à son emploi?

2. Dans l'affirmative, pourquoi?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. Oui.

2. On retient les services de M. Preston pour le temps où il s'occupera effectivement de l'enquête relative aux frets maritimes.

LE COMMERCE AVEC L'ALLEMAGNE

M. CHURCH demande:

1. Quelles ont été les importations d'Allemagne et les exportations en ce pays, dans chacune des années suivantes: (a) 1910 à 1914, (b) 1919 à 1924?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

LE COMMERCE AVEC L'ALLEMAGNE

Exercices		Exportations		
	Importations	Produits canadiens	Produits étrangers	Total des exportations
(a)				
1910..	$ 7,935,230	$2,065,768	$435,423	$2,501,191
1911..	10,047,340	2,028,649	634,368	2,663,017
1912..	11,090,005	3,577,847	237,067	3,814,914
1913..	14,214,547	3,049,105	353,289	3,402,394
1914..	14,586,223	4,044,019	389,717	4,433,736
(b)				
1919..	75	.....	.....	.....
1920..	44,255	610,528	45,298	655,826
1921..	1,547,685	8,215,337	1,699	8,217,036
1922..	2,041,016	4,509,547	82,534	4,592,081
1923..	2,568,409	9,950,877	112,002	10,062,879
1924..	5,382,506	16,153,650	141,188	16,294,838

IMPORTATION DE LAINE

M. SUTHERLAND demande:

1. Quelle quantité de laine et de peignés, définis aux numéros 555 et 556 du tarif douanier, a-t-on importée au Canada en 1922, 1923 et 1924?

Articles	Exercice	(1) Quantités importés, en livres
Laine, n° 555 du tarif..	1922	75,117
	1923	17,749
	1924	.....
		(a)
Peignés, n° 556 du tarif..	1922	$ 255
	1923	1,151
	1924	510

2. Quel est le droit de douanes sur ces denrées?

3. Quelle quantité, de chacune, a payé les droits dans les années susdites?

4. Quelle somme de droits a-t-on perçue?

L'hon M. LOW (ministre du Commerce):

(2) Droits	(3) Montant sur lequel le droit a été perçu Livres	(4) Montant des droits perçus
De préférence		
2 cents la livre..	75,117	$2,253 51
Intermédiaire		
2½ cents la livre..	17,749	532 17
Général		
3 cents la livre..	.....	.....
De préférence	(a)	
10 p. 100..	$ 255	$ 25 50
Intermédiaire		
12½ p. 100..	1,151	122 35
Général		
15 p. 100..	510	76 50

a) Il est pas tenu de statistique sur les importations visées par ce numéro.

IMPORTATIONS DE COURROIES EN CUIR

M. TOBIN demande:

1. Quelle quantité de courroies en cuir a-t-on importée des Etats-Unis au Canada dans les exercices 1920, 1921, 1922, 1923, 1924 et 1925?

2. Quels droits a-t-on perçus sur ces importations?

3. Quelle quantité de courroies en cuir a-t-on importée d'Angleterre au Canada dans les mêmes exercices?

4. Quels droits a-t-on perçus sur ces importations?

5. Quelle quantité de courroies en cuir a-t-on importée de tous les autres pays au Canada, dans les mêmes exercices?

6. Quels droits a-t-on perçus sur ces importations?

L'hon M. LOW (ministre du Commerce):

Importations de courroies de cuir au Canada

Exercices expirant le 31 mars

Importations de courroies de cuir des Etats-Unis—	1920	1921	1292	1923	1924	1925
1. Montant des importations.. ..	$139,965 00	$128,129 00	$88,203 00	$138,905 00	$117,344 00	$90,705 00
2. Droit perçus..	31,492 59	28,829 66	19,846 16	31,254 22	26,403 07	20,409 34
Importations de courroies de cuir du Royaume-Uni—						
3. Montant des importations.. ..	21,902 00	38,280 00	10,158 00	17,904 00	26,217 00	11,485 00
4. Droits perçus..	3,285 30	5,752 95	1,546 57	2,685 60	3,961 27	1,735 73
Importations de courroies de cuir des autres pays—						
5. Montant des importations.. ..	.....	.....	.....	48 00	68 00	114 00
6. Droits perçus..	.....	.....	.....	10 80	15 30	22 80

IMPORTATIONS DE PINCES A LINGE

M. TOBIN demande:

1. Quelle quantité de pinces à linge a-t-on importées de Suède au Canada dans les exercices 1920, 1921, 1922, 1923, 1924 et 1925?

2. Quels droits au total a-t-on perçus sur ces importations?

3. Quelle quantité de pinces à linge de cette sorte a-t-on importées des Etats-Unis au Canada dans les mêmes exercices?

4. Quels droits au total a-t-on perçus sur ces importations?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce): Les pinces à linge ne sont pas spécifiées dans les droits douaniers ni dans la classification statistique des importations. Je n'ai pas de renseignements à ce sujet.

[L'hon. M. Low.]

L'EXPEDITION STEFANSSON

L'hon. R. J. MANION: Monsieur l'Orateur, vu les déclarations contradictoires qui excitent une certaine agitation dans certaines régions de l'Ontario touchant l'expédition Stefansson et la cause de la mort d'Allan Crawford, je demande au ministre de l'Intérieur (M. Stewart), s'il est disposé, quand il présentera ses crédits, à faire une déclaration touchant toute l'expédition, afin de dissiper les faux bruits et révéler les faits à la connaissance du Gouvernement.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de l'honorable J. A. Robb, ministre intérimaire des Finances, invitant la Cham-

bre à se former en comité des voies et moyens et sur l'amendement de sir Henry Drayton.

M. BRETHEN: Monsieur l'Orateur, hier, j'ai parlé du manque d'esprit de corps et de la nécessité d'une meilleure entente entre les divers éléments au Canada. A la suspension de la séance, je m'attachais à cette argumentation faite par certains honorables députés: Les Etats-Unis ont des droits protecteurs élevés, les Etats-Unis sont prospères; donc, les droits protecteurs élevés assurent la prospérité. Sur ce point, j'ai évoqué la situation qui a régné l'hiver dernier dans la ville fort industrielle de Détroit, où l'usine des autos Ford ne fonctionnait que trois jours par semaine et où des milliers de sans-travail étaient presque réduits à mendier leur pain.

A propos de la situation aux Etats-Unis et au Canada, je tirai la conclusion, d'après des entrevues personnelles avec des Américains, que l'heureux état de choses dont nous entendons si souvent parler ne provient pas tant d'un tarif hautement protecteur que de certains autres facteurs, nommément: l'énorme avantage financier que les Etats-Unis ont obtenu par leur intervention tardive dans la dernière guerre mondiale; les louables dégrèvements de quelque cinq millions; l'immense fièvre de construction enrayée durant la période de la guerre et s'élevant à environ cinq ou six milliards; aussi leur système financier, tout l'opposé du nôtre, et par lequel l'on encourage le crédit au lieu des ventes au comptant. Quatre-vingt-dix pour cent, je crois, des ventes d'immeubles ainsi que des entreprises courantes, en vérité, presque toutes les opérations commerciales se font sur la base d'un faible versement au comptant, 10, 15 ou 20 p. 100—et le reste repose sur le crédit. De plus, tout le monde apparemment dans les grandes villes, médecins, avocats, ouvriers des fabriques et même gardes-malades des hôpitaux, a suivi cette pratique financière.

Cet exemple connu illustre bien la nature de presque toutes les opérations commerciales dans les grandes villes industrielles des Etats-Unis. Un client dans la ville de Détroit peut entrer chez un marchand d'autos Ford, débourser $12,50, promettre un versement hebdomadaire de $5 et sortir en chauffant un auto Ford complet. Pareil régime, en dernière analyse, est coûteux, destructeur et ruineux pour le pays en général. Résultat inévitable, nous voyons les grandes villes industrielles des Etats-Unis en plein état d'inflation tandis que les régions rurales souffrent d'une stagnation correspondante due aux valeurs majorées de tout ce que le cultivateur doit acheter et aux prix, fixés sur les marchés mondiaux, de tous les produits qu'il a à vendre. En d'autres termes, les grandes régions industrielles des Etats-Unis qui ont attiré un si grand nombre de nos jeunes gens, les années passées, sont dans une situation fort semblable à celle qui a existé dans l'Ouest, il y a quelques années: optimisme sans bornes, facilités de crédit, inflation de valeurs immobilières, affluence de l'immigration au pays, hommes et femmes de toute occupation abandonnant les sentiers battus de l'industrie stable pour chercher à s'enrichir vite et coûte que coûte, tous les signes d'une prospérité apparente.

Je ne chercherai pas à rafraîchir la mémoire des honorables députés de cette Chambre touchant les résultats ultimes de cette pratique financière, nos gens en ont un trop vivace souvenir pour les oublier rapidement. Pareil système de finance est-il sain? Est-ce là le système qu'on nous propose d'imiter? Les mêmes causes produiront les mêmes effets, avec une précision mathématique. Si les centres industriels des Etats-Unis ne se ressaisissent pas à temps et ne cessent leurs opérations fictives pour s'organiser de manière à favoriser la prospérité constante du pays, alors en cas d'une dépression sérieuse comme celle qui s'est déjà produite, les mêmes malheurs fondront sur eux, comme la chose nous est arrivée dans l'ouest du Canada il y a quelques années. Toute maison divisée contre elle-même tombera en ruine, dit l'Ecriture. La Grande-Bretagne, les Etats-Unis, la Confédération, la France ou tout autre pays ne peuvent prospérer d'une manière continue que dans l'union des citoyens.

Le *Farmer's Advocate* développe cette idée dans un article de fond:

> Un mouvement est en marche aux Etats-Unis pour amener une meilleure entente entre l'industrie et l'agriculture. On est en conférence à ce sujet depuis quelque temps. Les organisateurs du mouvement raisonnent ainsi: De plus grands bénéfices favoriseront les fabricants; des marchés avantageux pour les produits agricoles favoriseront les cultivateurs; de meilleurs débouchés pour les produits manufacturés assureront du travail aux artisans. Tout le monde comprend que le premier point à gagner, c'est de s'entendre.

Cela est vrai du Canada aussi bien que des Etats-Unis. L'article continue:

> On se livre à trop de critiques insignifiantes, au lieu d'exprimer des idées utiles. L'industrie et l'agriculture sont trop souvent le point de mire de dénonciations démagogiques qui n'ont même pas un semblant de justification en théorie. Avec le peu d'entente qui existe entre les classes populaires et les industriels, entre les populations urbaines et rurales, entre les patrons et les ouvriers, il est encore étonnant que le progrès ait pu se faire jour.
>
> Ne devrait-on pas enfin voir les différentes organisations agricoles, industrielles, financières et ouvrières cesser un peu de se réunir isolément pour se rencontrer ensemble, afin de connaître le point de vue et la situation des autres intéressés.

A l'appui de l'idée en faveur d'une meilleure entente entre tous les membres de la famille canadienne, je rapporterai l'histoire d'un jeune homme qui trouvait son pantalon trop long. Il demande à sa mère de le raccourcir, mais elle était trop occupée. Il s'adressa à sa sœur. La sœur aussi était trop occupée. Il se vit obligé de faire l'ouvrage lui-même. Il coupa un bout de chaque jambe et raccrocha son pantalon pour jusqu'au dimanche suivant. Un peu plus tard, la mère regretta d'avoir repoussé la demande de son fils, et à son tour en coupa un bout aux deux jambes du pantalon. Quant à la sœur, elle aussi revint sur sa première décision, et raccourcit encore le pantalon de son frère. Le dimanche suivant, le pauvre garçon en voyant le dégât, émit cette réflexion: "Ce qu'il faudrait dans notre famille, c'est un peu moins d'opération et plus de coopération."

Les hommes politiques de France et d'Amérique affichent avec ostentation tous les indices de prospérité qu'ils peuvent montrer. La Grande-Bretagne, moins en vedette, avance laborieusement, mais n'en continue pas moins d'exploiter son commerce maritime. Le Canada est divisé. Quelques-uns de nos compatriotes travaillent ardemment à ramener la prospérité au moyen de mesures justes pour tout le monde; d'autres se dépêchent à mettre en vente la grosse bière de 4.4 ou s'abandonnent au découragement. Faut-il s'étonner si la jeunesse se détourne du spectacle tranquille qu'offre le progrès continu visible en ce pays pour le luxe tapageur et la prospérité fictive des villes américaines.

Pourquoi nos gens se décourageraient-ils? La livre sterling se dispute la première place avec l'aigle américain. Le dollar canadien est au pair. John Bull et Jack Canuck finiront par se tirer d'affaires, si tous nos compatriotes veulent y mettre la main. Comment pouvons-nous améliorer la condition des choses en Canada? En faisant comme nos voisins. Faisons valoir nos avantages.

A ce propos, je dois féliciter notre ami de Muskoka (M. Hammell) qui a refusé, l'autre soir, de s'attarder à des considérations inspirées de l'esprit de parti et qui a voulu plutôt faire ressortir les avantages de l'industrie touristique pour le Canada. Nous connaissons tous l'industrie horlogère de la Suisse. Chacun connaît la réputation des montres suisses. Eh bien, l'importance relative de l'industrie horlogère suisse et de l'industrie touristique en suisse est de 15 millions et de 300 millions de dollars respectivement. Le peuple suisse, on le sait, est un peuple frugal, vigoureux et travailleur. Un voyageur a raconté un trait de l'amour du travail chez les Suisses. Parcourant les montagnes du pays helvétique il s'arrêta un jour devant la maison d'un berger. En regardant par la porte ouverte il vit à l'intérieur une femme qui chantait, un livre à la main, tandis qu'avec l'autre elle tournait sa baratte et de son pied poussait un berceau. Le voyageur se fit cette réflexion: Que les Suisses ont donc du cœur à l'ouvrage; tout est employé; l'esprit, les yeux, la voix, les mains et les pieds. Mais à son grand étonnement, lorsque cette femme se leva de sa place pour venir à sa rencontre, il vit qu'elle était encore occupée à presser un fromage suisse.

Je répète que le Canada devrait faire connaître à tout le monde les avantages naturels qu'il possède.

Célébrons les beautés de notre pays par l'édification de nos riches voisins du sud, qui dépensent chaque année des centaines de millions de dollars, afin de visiter les plus beaux endroits du monde, tandis qu'ils ont le Canada à deux pas d'eux. N'hésitons pas à redire la magnificence de nos lacs et de nos fleuves merveilleux dont les eaux grouillent de poissons dont la pêche est fascinante à l'extrême. Publions partout, comme notre pays est d'accès facile par chemin de fer, par automobile et par bateau au milieu de paysages insurpassables. Vantons les charmes de nos montagnes aux sommets couronnés de neige, de nos cours d'eau au courant aussi clair que le cristal sous bois, lesquels, au dire d'Américains qui ont fait le tour du globe, ne se voient nulle part, pas même dans les Alpes. Voilà une source de revenus dont nous n'avons pas encore effleurée. Je verrais d'un bon œil que nous déboursions de fortes sommes pour développer le tourisme au Canada. Célébrons à la face du monde entier la fertilité de nos terres,—un empire quant à la superficie. Redisons les mérites de notre blé du Nord n° 1, qui fait prime sur tous les marchés du monde; vantons les richesses de nos forêts, de nos pêcheries, de nos mines et de nos minéraux. Chantons la gloire de nos superbes chutes d'eau, celles qui sont aménagées pour le développement de l'énergie électrique comme celles qui ne le sont pas encore et redisons de quelle façon elles font tourner les roues de toutes nos usines. Chantons les louanges de nos robustes et dévoués ouvriers canadiens; la stabilité de notre système financier et la solidité de nos méthodes économiques et commerciales. Il y a assez longtemps que nous décrions le Canada à la face du monde; chantons un peu ses louanges. Copions une autre page du livre de nos voisins du sud, les Américains; celle qui a trait à la réduction des taxes fédérales. Au moyen d'un régime d'économie dans les petites choses aussi bien que par l'élimination des superpositions de services

coûteux, les Etats-Unis ont été en mesure de réduire la taxe fédérale de 54 à 27 par année. Plus que cela, depuis la conclusion de la paix les Américains ont diminué d'au delà de 5 billions de dollars le chiffre de leur dette nationale.

Et comment les Etats-Unis ont-ils obtenu ces résultats? Par la pratique de l'économie si démodée; en épargnant des sous en réalité, au lieu d'épargner des milliers en paroles seulement; bref, par la coordination des services publics.

Et afin de faire voir ce que nous pourrions accomplir au Canada, je rappellerai la situation qui existait à l'époque où le président Coolidge fut élu au poste de gouverneur de l'état du Massachusetts. Lorqu'il entra en fonction, le service public comptait 118 départements. Il se mit à l'œuvre et il réussit à faire adopter une loi par la législature qui réduisait les services à pas plus de 20 et on lui accorda un délai de trois ans pour accomplir cette réforme. Or, le nombre des services fut diminué à 18 et cette tâche impossible, semblait-il, fut accomplie en moins d'une année. Amis et ennemis de M. Coolidge s'accordèrent à lui prédire: "Vous avez sonné le glas de votre carrière politique. Ces partisans mécontents que vous avez renvoyés du service assureront votre défaite." M. Coolidge avait été élu gouverneur du Massachusetts par une majorité de 17,000 voix et il fut réélu à une majorité de 125,000 voix; voilà qui démontre bien que la grande masse du peuple est disposée à prêter son appui au gouvernement assez courageux pour battre en brèche et faire disparaître cette superposition de services et ces gaspillages des deniers public.

Réduisons les impôts en évitant toutes les dépenses inutiles. Les cérémoines de l'inauguration présidentielle, qui ont eu lieu dernièrement à Washington, nous fournissent un excellent exemple de quelle façon il est possible d'atteindre ce but désirable. Autrefois, les dépenses de ce chef s'élevaient à environ $100,000. Or, elles ne se sont élevées qu'à $5,000 cette année. Il est fort possible que ces méthodes économiques n'aient pas été du goût de la société de Washington, mais elles plaisent beaucoup aux contribuables. Et voilà l'avis du président Coolidge:

> Et je m'intéresse beaucoup à ce programme d'économie, non pas parce que je tiens à épargner de l'argent, mais parce que je désire le salut du peuple.

Et une économie appréciable fut réalisée grâce à la création de la commission du budget. L'honorable représentant de Lambton (M. LeSueur) a expliqué cette réforme en détail hier et je profite de la circonstance pour le féliciter de la part qu'il a prise au présent débat. Le général Lord, qui a succédé au général Dawes, au poste de directeur du budget à Washington, s'exprime ainsi: On n'a réalisé que peu ou point d'économie dans le service public antérieurement à la création de la commission du budget. Depuis l'entrée en fonctions de ce comité, toutefois, le Gouvernement a été en mesure de réduire les impôts de deux billions de dollars par année, d'après les déclarations du président Coolidge à Washington, le 26 janvier dernier.

Le Gouvernement ne sera en mesure de réduire les taxes fédérales, provinciales et municipales que le jour où il recevra l'appui sincère de chaque électeur. Le peuple ne peut guère espérer que le Gouvernement fasse de folles dépenses pour le service public et bénéficier en même temps d'une réduction appréciable des impôts. C'est impossible! Et il n'y a pas de moyen plus sûr pour le Gouvernement de faire pénétrer cette vérité dans l'esprit du peuple que de refuser dans la pratique de faire toute dépense, à moins qu'elle ne puisse être inscrite sous l'étiquette: "Exclusivement dans l'intérêt public." Que tout doute soit résolu au bénéfice du contribuable. Les nouveaux bureaux de poste de la nature de celui auquel a fait allusion l'honorable député de Yale (M. Sterling) à Penticton, ou encore la construction d'un quai comme celui de Belle-Rivière, qui dépendait uniquement de l'élection d'un partisan du Gouvernement, ne sauraient être considérés comme des entreprises légitimes, sous le nouveau régime.

Pour ma part, je n'ai pas le moindre grief à faire valoir contre qui que ce soit dans le service civil de sorte que mes observations touchant les fonctionnaires publics s'adressent au système et non aux individus. Afin de réduire les taxes, je suis d'avis qu'un émondage en règle du service civil se fasse. Ce ne serait pas une décision populaire à Ottawa même, mais le Gouvernement qui aurait la fermeté d'effectuer cette économie jouirait de la reconnaissance éternelle des Canadiens. Le meilleur moyen d'accomplir cette réduction serait de mettre fin à cette idée que les départements administratifs sont un lieu de repos. Il faudrait établir le service civil sur une base d'affaires, et augmenter les heures de travail de l'administration centrale de moins de six heures à huit heures comme dans le commerce. Je crois que l'on épargnerait ainsi 10 millions par année. L'efficacité des départements n'en souffrirait pas et cette politique de retranchement parmi le personnel civil serait appréciée par les contribuables écrasés d'impôts et travaillant huit, dix, douze

et quatorze heures par jour. Si quelque article de la loi du service civil fait obstacle à cette décision, je le bifferais ou le modifierais. La loi du personnel administratif a été faite pour assurer une administration efficace et non pas pour faire le bonheur du personnel qu'elle régit. Je suggérerais, en outre, la fusion de divers départements. Est-ce que mes collègues s'opposeraient sérieusement à la fusion, disons, du département du solliciteur général et de celui du ministre de la Justice? Au cours d'une discussion incidente, l'autre jour, on nous a dit que le meilleur argument militant en faveur du maintien du poste de solliciteur général est que le chef de l'opposition l'a déjà rempli avec beaucoup d'habileté. Le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham), encore jeune, en dépit de ses soixante-sept ans, a administré trois départements à la fois tout en étant premier ministre intérimaire. Pourquoi protesterait-il si un ministre qui touche 14,000 dollars par année était chargé du Secrétariat d'Etat, du département de la Défense nationale et de celui du Commerce? Des économies considérables ont été faites aux Etats-Unis à cet égard. Le peuple canadien approuverait ces épargnes.

Je ne m'étais guère insurgé contre le Sénat, croyant que quelques légères réformes suffiraient pour le rendre très utile. Après m'être mieux renseigné sur la manière de procéder du Parlement, en dépit de tous les égards qui sont dus à ce corps auguste, je dois avouer franchement que je me suis converti à l'idée de son abolition. Actuellement, les services que pourrait rendre le Sénat en présentant des lois sages ou en contrôlant les mesures législatives mal inspirées sont contrebalancés en grande partie par la coutume des membres des Communes de se servir de la Chambre haute comme d'un paravent derrière lequel ils se cachent pour traiter de questions qui peuvent être d'un intérêt particulièrement important pour certaines parties du pays. Je crois que tous les honorables messieurs qui rehaussent aujourd'hui l'éclat de la Chambre haute, et dont le talent et la santé le leur permettraient, seraient plus utiles à leur pays à titre de représentants élus par le peuple à la Chambre des Communes, et je ne doute pas qu'ils ne fussent les bienvenus. La loi constitutionnelle n'est évidemment pas parfaite et une modification dans ce sens aurait l'appui le plus cordial de nos compatriotes.

Je me demande si l'on peut économiser beaucoup d'argent avec le mode actuel de l'administration des départements. Ce système ressemble trop à celui des services mis en régie avec le résultat inévitable que les frais d'administration des départements augmentent de plus en plus. Pour moi, la seule manière de réduire ces dépenses est de diminuer l'allocation accordée à chaque ministère, cette allocation étant déterminée par un corps indépendant des chefs de départements. Je ne doute pas que ceux-ci ne fussent alors obligés d'adapter leurs travaux à la diminution des dépenses sans que l'efficacité du service en souffrît, comme cela a lieu pour les cultivateurs et autres lorsque les recettes sont moindres.

Je passe maintenant à la Chambre des communes même—économie, comme charité bien ordonnée, commence par soi-même. De concert avec plusieurs de mes collègues, je crois que la représentation de cette Chambre pourrait être notablement restreinte. Comme il est question de modifier la loi constitutionnelle, ce serait un moment opportun d'étudier ce sujet. Un autre changement que le Parlement a le droit de faire et que je suggère à la députation est une diminution raisonnable de notre indemnité. Bien qu'on puisse invoquer de bons arguments contre cette proposition, il n'en reste pas moins vrai que des économies rigoureuses seront impossibles tant que nous ne donnerons pas l'exemple. Certains prétendent que si l'indemnité était abaissée, les hommes de valeur ne seraient pas incités à se lancer dans la vie politique. En réponse à cela, je dirai que l'attrait de l'or n'exercera jamais autant d'empire sur les hommes remarquables que l'appel du devoir. Je suis sûr qu'aucun de mes collègues ne souffrira pour toujours de cet inconvénient lorsque les bons résultats de cet acte ne feront sentir. L'indemnité n'est pas un salaire mais elle est censée être donnée aux députés pour les protéger contre des pertes d'argent. Je reconnais que les honorables membres qui viennent des régions éloignées du pays font, par suite du fait qu'ils ne peuvent pas avoir l'œil à leurs intérêts particuliers, un plus grand sacrifice financier que le député qui demeure à proximité d'Ottawa; j'appuyerais donc comme une mesure raisonnable et juste le payement d'une indemnité graduée, tablée sur la distance de la circonscription à la capitale. En ma qualité de représentant d'Ontario il m'est plus facile de faire cette suggestion qu'il ne le serait à un honorable collègue qui bénéficierait du changement proposé.

Pour ce qui regarde nos dépenses obligatoires, telles que les intérêts sur la dette publique, les pensions, etc., je me contente de dire que certains membres de l'ancien ministère méritent d'être sévèrement censurés de leur manque de prévoyance qui a fait qu'ils n'ont pas diminué nos dépenses sur le compte du capital pendant l'époque favorable qui a suivi la guerre; mais le fait demeure que nous sommes face à face avec ces dettes, que nous de-

vons tout mettre en œuvre pour les empêcher de grossir et trouver moyen de les diminuer d'une façon sérieuse.

J'ai suggéré certaines économies pratiques dans nos dépenses publiques que tous les contribuables du Canada verraient d'un très bon œil. A présent je voudrais esquisser brièvement certaines méthodes fiscales qui nous assureraient les revenus nécessaires sans trop peser sur la masse du public. Quel devrait être donc nos sources d'impôt?

Premièrement: Des droits successoraux, gradués selon une échelle exacte et rigoureuse. Il n'y a pas de taxe plus juste que celle-là. Lorsqu'un homme a joui pendant toute sa vie de l'argent que le pays lui a aidé à accumuler l'Etat a sûrement le droit d'en prendre une part quand l'homme meurt. Naturellement il faut sauvegarder raisonnablement les intérêts des veuves et des orphelins.

Deuxièmement: Un impôt gradué sur les revenus, commençant très bas et après une certaine somme,—disons $10,000 par année,—devenant de plus en plus fort sur les gros revenus. Ainsi on irait chercher l'argent là où il se trouve. Je ferais une distinction en faveur des revenus placés de nouveau dans des entreprises industrielles. Une taxe pareille sur les revenus du citoyen est facile à percevoir et elle est préférable au tarif qui frappe le pauvre.

Troisièmement: Une taxe sur les ventes, qui serait plus ou moins un droit d'accise grevant davantage les objets de luxe et les produits manufacturés canadiens qui jouissent de la plus forte protection: les automobiles, par exemple, seraient rangées dans cette catégorie.

Quatrièmement: Un tarif fiscal. Il lui faut nécessairement une certaine élasticité et dans la mesure du possible il doit frapper surtout les objets de luxe et ceux qui ne sont pas indispensables à l'existence. D'ordinaire les tarifs sont des impôts coûteux, de perception difficile et selon moi ne sont légitimés que par un besoin des plus urgents. Les tarifs protecteurs sont des taxes injustes et ruineuses: ils donnent à un petit nombre le privilège de saigner la majorité; ils soutirent les fonds du pays sans enrichir le Trésor; ils sont le plus onéreux sur les meilleurs citoyens, ceux qui élèvent dignement des familles dont il faut combler les besoins; ils obèrent les pauvres qui chaque fois qu'ils achètent quelque chose doivent payer une taxe hors de toute proportion avec leurs faibles moyens. C'est le pouvoir d'achat de la masse du peuple qui rend le commerce prospère. C'est pour fournir aux besoins de l'ouvrier que les ouvriers ont du travail. J'ai été plutôt étonné au cours du présent débat d'entendre préconiser par les honorables amis à ma droite la réciprocité avec les Etats-Unis,—une réciprocité de tarifs non pas de commerce plus libre. Nos amis libéraux-conservateurs ne sont pas toujours protectionnistes; parfois ils sont plus libéraux que conservateurs et l'autre soir ils ont fait montre de tendances quasi progressistes. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) a proposé certain projet de loi d'intérêt privé tendant à différer de six ans l'expiration de certain brevet détenu par une compagnie manufacturière de Montréal. L'honorable député de Norfolk (M. Wallace) et certains autres collègues y ont fait une opposition vigoureuse et à notre grande surprise le seul qui se soit rallié à l'appui de cette compagnie qui cherchait une protection spéciale était ce champion du régime protecteur, l'honorable parrain du bill. Il était comme "une voix qui prêche dans le désert". Je suis opposé aux tarifs protecteurs. On en a fait l'essai loyal et raisonnable au Canada depuis bientôt cinquante ans. Des gouvernements successifs, comme l'a fait observer si justement l'honorable député de Winnipeg-Sud (M. Hudson) ont effectué des changements de réductions insignifiants; et pourtant lorsque nous montrons nos fermiers appauvris de tout le pays, les grèves des ouvriers pour obtenir une augmentation de salaires, le chômage périodique, la suspension des industries protégées, nos amis protectionnistes en cette Chambre prétendent que tout cela résulte d'une réduction, réalisée ou projetée, du tarif. Je les mets au défi de prouver ce qu'ils avancent là. Bien au contraire c'est sur eux que retombe la honte d'avoir recours à des affirmations de la sorte dénuées de tout fondement et de chercher à éluder la responsabilité de la mauvaise situation actuelle qui clairement et incontestablement leur incombe.

En terminant, monsieur l'Orateur, je dirai que quiconque croit réellement que sous un régime démocratique, là où le peuple gouverne et où les lois doivent être égales pour tous, un parti politique quelconque a le droit de taxer ou de surcharger une classe pour en faire bénéficier l'autre, n'est pas digne de demeurer dans le pays libre où il vit. Je me suis demandé sincèrement de quoi souffrait le Canada et j'ai tâché de suggérer des remèdes, prenant soin, en faisant cela, d'éviter toute critique trop violente et destructive, car j'estime que le Canada a besoin actuellement, comme pendant la période critique de la guerre, des efforts concertés, sincères, désintéressés et patriotiques de tous les membres de cette Chambre pour se maintenir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, le débat, cette année, a été extra-

ordinairement long et je sais que tous nos collègues sont heureux qu'il finisse ce soir. Je n'en critique pas la longueur, bien que, de ce côté-ci de la Chambre, nous fussions prêts à le terminer la semaine dernière. Le débat sur le budget au Canada a une raison d'être qui n'existe pas dans beaucoup d'autres pays. Nous avons une population très disséminée et aussi d'intérêts, de conditions et d'occupations très divers. Or, le budget permet d'exprimer et de rapprocher ces différents points de vue. Je ne pense donc pas qu'il soit bon de couper trop court ce débat; cependant il est toujours possible d'exagérer et j'aurais préféré que celui-ci se terminât plus tôt.

Mes remarques ne seront pas longues. Notre parti a sur le Feuilleton un projet de résolution que j'y ai fait inscrire et que nous avons essayé en vain de présenter et de faire discuter. Cette proposition se rapporte à la question la plus importante de notre politique actuelle, c'est-à-dire à la politique fiscale qui répond le mieux aux conditions où se trouve le monde en ce moment. C'est le seul sujet dont traite ce projet de résolution et je pense que cela nous économisera du temps et facilitera le débat si j'en réserve la discussion jusqu'au moment où je pourrai le présenter.

Je vais tâcher d'analyser notre situation financière et cela le plus clairement possible. Je ne me considère pas comme étant une autorité suprême, aussi pour l'information de ceux qui me font l'honneur de m'écouter, je dirai que j'entends citer chaque fois l'autorité sur laquelle j'appuie ma déclaration; libre à eux d'en juger la valeur. Mon exposé n'aura rien de réjouissant, surtout pour les contribuables. Tout en croyant que cela est dû dans une large mesure au manque d'efficacité, de surveillance et d'aplomb de la part du Gouvernement, je tiens à déclarer dès maintenant que, suivant moi, c'est surtout la conséquence de sa mauvaise politique fiscale et encore plus de ses menaces en matière d'impôts.

J'avais l'intention, comme membre de l'ancien gouvernement, de répondre aux remarques de l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault); mais en repassant certains débats antérieurs, je me suis aperçu que toutes ses allégations inconsidérées ont été irréfutablement contredites en sa présence en 1917, sans qu'il ait fait la moindre allusion à ces réponses. Il a été alors démontré que loin d'avoir commis le gaspillage qu'il prétend, on avait tout remplacé sans aucun frais: le fusil Ross par le Lee-Enfield; l'équipement Oliver par l'équipement Webb; qu'aucun de ces articles n'avait été employé après qu'il fut possible de les remplacer par d'autres. Non seulement on ne pouvait pas les remplacer plus tôt, mais on manquait tellement d'armes, surtout de fusils, que le gouvernement anglais, qui n'aimait pas le fusil Ross, fut obligé d'en commander une grande quantité au Canada. Il est difficile de comprendre comment un député peut introduire de tels sujets dans les débats actuels et se sentir à l'aise dans les conditions où le pays se trouve en ce moment.

Qu'on me permette maintenant de passer en revue les résultats du dernier exercice et ensuite tout ce qui a été fait depuis trois ans et quart. Les députés sont quelque peu embrouillés ou du moins sont loin de s'accorder sur la signification de l'exposé budgétaire de cette année. Je ne pense pas avoir entendu deux députés en tirer les mêmes conclusions. S'il existe un groupe qui se soit mis d'accord, il se rencontre parmi certains députés ministériels, non pas tous, qui font des déductions manifestement erronées et que pas un d'entre eux n'oserait maintenir dans une discussion sérieuse. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) prétend que l'exposé budgétaire est clair. Si c'est vrai, il est absolument étrange que les honorables députés de la Chambre ne puissent en dire le résultat et il est plus étrange encore que personne ne se soit trompé plus fréquemment que l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges.

L'exposé des prévisions budgétaires n'est ni complet ni clair, il n'atteint pas le but principal d'un budget, un but que l'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges (M. Marler) a tenté, consciencieusement je crois, d'indiquer, mais qu'il n'aurait été nécessaire à personne de préciser si l'exposé avait contenu l'élément important qui lui est essentiel. Les honorables députés qui siègent à l'extrême gauche ont demandé à plusieurs reprises qu'on leur présentât quelque chose de clair, quelque chose qu'ils comprissent et à la portée de ceux qui ne sont pas des comptables. On laisse entendre que ce n'est pas possible. Pourquoi ne serait-ce pas possible? Quand le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) a présenté son budget, il y a deux ans, je me suis plaint qu'il n'était pas complet, mais personne dans la Chambre n'a éprouvé de difficulté à en trouver les résultats. Il en avait été de même du budget de l'année précédente; je n'ai jamais entendu personne se plaindre de son manque de clarté. Du reste, il n'y a jamais eu de plaintes de ce genre, que je me rappelle, touchant aucun autre budget précédent, bien que, des années s'étant écoulées, on puisse peut-être oublier un cas. La raison qui permet au budget actuel d'être obscur est le fait que les finances du Canada, aujourd'hui, apparaissent sous deux aspects au lieu d'un seul, et il est obscur, non parce que la comptabilité du pays diffère en principe de la comptabilité des années pré-

cédentes; mais simplement parce que le Gouvernement, en présentant les résultats de la comptabilité a su cacher au public le résultat et les faits.

J'ai dit que nos affaires financières suivent maintenant deux chenaux; tout le monde sait ce que j'entends. Devant le monde, nous avons deux situations; la première comme le Canada à proprement parler et la seconde comme le Canada propriétaire du National-Canadien. Chacune nous appartient, nous sommes intéressés aux finances de chacune et nous portons la responsabilité des dépenses de chacune. Je ne mes plains pas du fait que les comptes sont tenus séparément, personne ne voudrait s'en plaindre, car c'est ce qui doit être. Mais on ne devrait pas les séparer dans le but de cacher les résultats de l'une ou de ne pas révéler le résultat simultané des deux. Quel est ce résultat simultané en ce qui touche l'exercice 1924-1925, la dernière période financière?

Si nous examinons les comptes de 1922-1923, dernière année du régime de l'honorable M. Fielding, nous voyons que le résultat a été un déficit de 31 millions. Il a admis ce déficit. M. Fielding,—on me pardonnera de le nommer,—a fait entrer en ligne de compte les chiffres des deux bilans, tant du compte n° 1 que du compte n° 2. Nous sommes d'accord sur ce point. En 1923-1924, première année du ministre intérimaire des Finances, on n'a pas tout réuni et on n'a pas donné au public un résultat du tout. Néanmoins, il ne serait pas juste de dire qu'on a mis de côté tous les résultats d'un compte et que le résultat de l'autre seul a été donné comme résultat de l'année. On a donné une partie de l'un et l'entier de l'autre. Le budget comprenait une partie des résultats du chemin de fer, c'est-à-dire les avances en argent, mais non pas l'aide ou les engagements sous d'autres formes. Les avances en argent s'élevaient à environ 23 millions et celles-là étaient comprises par le ministre intérimaire des Finances dans ses déboursés annuels pour arriver au résultat qu'il a présenté au pays; soit un surplus de 35 millions. Jusqu'ici, je crois avoir été clair. Pour arriver à ce prétendu surplus, le ministre intérimaire des Finances a mis d'un côté toutes ses recettes, ce qui était juste, de l'autre tous ses déboursés ordinaires, déboursés de premier établissement et déboursés spéciaux du compte numéro un, tandis que du compte numéro deux, celui des chemins de fer, il ne fait entrer que les déboursés en argent et pas davantage. Il a fait entrer ce qu'il a prêté en argent. Il inscrit non seulement ce qu'il a prêté en argent aux dépenses ordinaires du pays, mais il ajoute aussi ses frais de premier établissement et ses dépenses spéciales. En un mot, il a tout fait entrer en ligne de compte sauf les garanties accordées au National-Canadien. Maintenant, je pense qu'il n'existe aucune différence de vues; s'il y en a, je tenterai de m'expliquer exactement et je serai trop heureux d'être repris ou mis sur la bonne voie si je suis sur la mauvaise. Cela a eu pour résultat un surplus de 35 millions. Il est vrai que les garanties, qui n'étaient pas comprises, représentaient 72 millions et demi. Si on en avait tenu compte, il y aurait eu un déficit de 36 millions et demi. . Ou, pour me résumer en un mot, le résultat d'avoir mis ensemble les deux comptes aurait signifié un déficit de 36 millions et demi.

M. MARLER: Mon très honorable ami me permettra une interruption? Il n'a pas tenu compte des remboursements, du moins il n'en a pas encore parlé.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en parlerai dans un moment. Je ne l'ai pas pris en considération dans la discussion de l'an dernier pour cette raison: le ministre intérimaire des Finances a déclaré que les garanties se rapportaient à des frais de premier établissement, il n'a rien dit des remboursements.

J'arrive à cette année. Si je demandais aux honorables députés de la Chambre ce que sont les résultats de cette année je m'imagine que si deux d'entre eux s'accordent ce seront des honorables députés de la droite, la plupart de ceux qui ont parlé; ils diront que, cette année, nous avons un surplus de $1,823,000. Un autre dirait: Eh bien, en comptant l'intérêt non payé par la Roumanie et la Grèce, le surplus serait de $5,823,000. Mais demandons-nous si ce surplus de $1,823,000 est calculé de la même manière que celui de 35 millions, l'an dernier? Quelqu'un le prétendra-t-il? Les honorables députés soutiennent que c'est là le surplus de cette année.

M. MARLER: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler), ne l'a pas fait, je sais; mais les autres: combien leur silence est éloquent! Non, certes, et le ministre des Finances savait parfaitement qu'en présentant ses comptes de la même manière que son prédécesseur, il était obligé d'avouer un déficit de 36 millions et demi et un plus gros déficit encore cette année. Mais il s'est dit: si j'aligne et additionne mes chiffres comme l'an dernier, je me trouve avoir beaucoup plus que 36 millions et demi de déficit; et il ne voulait à aucun prix fournir aux journaux une manchette annonçant un déficit. Et alors? Non seulement, il n'a pas tenu compte des endossements, tout comme l'année précédente; endossements desti-

nés à des remboursements ou autre chose, mais il n'a pas tenu compte davantage des avances en argent.

M. MARLER: Mais non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas le moindre doute.

M. MARLER: Le ministre intérimaire des Finances a montré un surplus de $1,823,000 sur les dépenses ordinaires, de la même manière que l'indiquaient les exposés financiers sous l'administration de mon très honorable ami. Mon honorable ami n'a qu'à se reporter aux débats de ce temps-là pour s'en convaincre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si mon honorable ami veut bien prendre patience, il va voir que sa remarque n'est guère pertinente et encore moins explicable. Le point, c'est ceci: pour arriver à ce surplus de $1,823,000, l'on n'a tenu aucun compte du prêt de 18 millions au National-Canadien.

M. MARLER: Personne n'a prétendu qu'on en avait tenu compte.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne dis pas qu'on l'a prétendu. Voici le point. L'année dernière, l'on arrivait à 35 millions en tenant compte des avances d'argent faites au National-Canadien. Pourquoi la différence? Simplement pour afficher un surplus, au lieu d'avoir à afficher un déficit. Mais le ministre intérimaire des Finances n'a pas trouvé que c'était assez de supprimer, comme l'an dernier, les endossements, et, contrairement à l'année dernière, les avances d'argent; il n'a pas compté non plus les avances à la commission du port de Québec, en donnant pour raison qu'elles ne rapportent pas d'intérêt, non plus que les $900,000 avancés à la Marine commerciale. Ces quatre chefs-là supprimés, il se trouvait avec un surplus de $1,823,000 obtenu en tenant compte de la dépense ordinaire, de la dépense imputable aux frais de premier établissement, et même de la dépense spéciale, mais en ignorant ces autres choses que, sauf une, il comptait toutes l'an dernier.

J'ai essayé de ramener l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges au point pendant son discours. Il soutenait,—il ne le soutiendra plus, car il a vérifié,—que les $1,823,000 était simplement un excédent de revenu sur la dépense ordinaire. C'était autre chose: un excédent de revenu sur la dépense ordinaire, la dépense imputable au compte du capital et la dépense spéciale, mais sans compter les avances d'argent aux chemins de fer, à la Marine commerciale, les $600,000 à la commission du port de Québec, ni les endossements.

[Le très hon. M. Meighen.]

Le très hon. MACKENZIE KING: J'admets cela, mais j'ajoute: c'est précisément ce qu'a dit le ministre intérimaire des Finances.

M. MARLER: Puis-je faire une autre observation? Sir Thomas White faisait exactement la même chose, de même que l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton). La seule différence...

M. BOYS: Pourquoi ne répondiez-vous pas aux questions lorsqu'on vous en posait?

M. MARLER: Je veux bien, si mes honorables amis désirent...

M. BOYS: Vous avez quitté la Chambre sans répondre.

M. MARLER: Pas pendant mon discours. Et si mon honorable ami s'y oppose je ne poserai plus une seule question du débat. Il n'a qu'à le dire.

M. BOYS: Pratiquez ce que vous prêchez.

M. MARLER: Mon très honorable ami veut-il que je m'abstienne?

Le très hon. M. MEIGHEN: Si c'est une question, allez. L'honorable député n'en a pas encore posé cet après-midi.

M. MARLER: Si mon honorable ami me le permet, je dirai...

Quelques VOIX: Une question.

M. MARLER: J'aimerais bien savoir si nous allons pouvoir discuter raisonnablement ou non?

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. BOYS: Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

M. MARLER: C'est ce que je faisais.

M. BOYS: Mon honorable ami sait que je lui ai posé une question à laquelle il n'a pas répondu.

M. MARLER: L'honorable représentant de Simcoe-Sud...

M. l'ORATEUR: Je demanderai aux honorables députés des deux côtés de la Chambre d'écouter sans interrompre le discours de celui qui a la parole, à moins que ce dernier n'accepte une interruption. A mon avis, il vaut beaucoup mieux permettre à celui qui a la parole de poursuivre son discours.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lorsque le premier ministre admet que j'ai raison, je suis surpris de voir que certains de ses partisans nient la véracité de ces déclarations. La différence vient de ce que, cette année, on n'a pas combiné les comptes, on n'en a pas fait un tout complet. Il n'y avait pas du

tout lieu de combler la lacune que l'honorable député de Saint-Laurent a tenté de combler. En d'autres termes, le ministre intérimaire des Finances a tenté d'indiquer le résultat complet de l'année, mais il a laissé habilement de côté ces choses parce qu'il voulait permettre à ses journaux de publier en gros caractère que le Gouvernement avait un surplus de $1,823,000. C'est pourquoi il a fait ces omissions.

Je veux d'abord savoir quel a été le résultat réel, puis je discuterai la conclusion que je tire afin de savoir si elle est juste ou non. Le ministre intérimaire des Finances, comme je l'ai dit, inclut toutes les recettes, et les inscrit contre les dépenses ordinaires imputables sur le capital et les dépenses spéciales. Ses recettes accusent un diminution de 53 millions de dollars environ; la somme en est un peu plus élevée, je crois. Si je demandais aux honorables députés de cette Chambre si les dépenses de cette année, en dehors des dépenses de chemins de fer, sont plus ou moins élevées que celles de l'an dernier, je serais curieux de voir s'il s'en trouverait un qui pourrait me répondre; cette remarque est faite à titre de commentaire sur le budget.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je répondrai à mon honorable ami lorsque je prendrai la parole.

Le très hon. M. MEIGHEN: Malheureusement, on ne peut se fier trop à la parole de mon honorable ami lorsqu'il est le dernier à parler. Je me demande s'il se trouve un honorable député qui pourrait me répondre immédiatement? S'il s'en trouve un, il ne tire pas ses renseignements du budget. Il trouvera que les dépenses ordinaires sont de $5,100,000 moins élevées que celles de l'an dernier, mais l'exposé budgétaire ne compare pas les dépenses imputables sur le capital avec cette catégorie de dépenses l'an dernier. Les honorables députés sont-ils surpris d'apprendre que ces dépenses sont plus élevées de six millions environ? Le discours sur le budget ne compare pas même les dépenses spéciales de cette année avec celles de l'an dernier. Les dépenses spéciales de cette année s'élèvent à quelque 4 millions de dollars de moins, à cause sans doute du fait que nous nous éloignons des années de guerre. Ainsi, en additionnant les trois ensemble, la diminution des dépenses sur celles de l'année précédente, est d'environ 3 millions ou d'un peu plus. Donc, nos recettes ont diminué de 53 millions et les dépenses, d'environ 3 millions—et nous avons reculé de 49 millions dans le total, sans compter les chemins de fer, depuis un an. Somme toute, si on ignore les sommes que le ministre n'inclut pas, nous arrivons à $1,823,000, chiffre que nous acceptons.

Maintenant, quelles autres obligations avons-nous assumées au cours du dernier exercice? Et me permettra-t-on d'ajouter, vu les commentaires de l'honorable représentant de Waterloo-Nord (M. Euler), que pour établir notre bilan avec le système que nous avons adopté il y a quelques années, nous ne pouvons réclamer un surplus à moins que ce surplus ne contrebalance toute dépense. Nous n'avons pas obtenu ce résultat depuis des années. Nous n'avons jamais réclamé un surplus pendant que nous étions à la tête des affaires du pays. Nous avons déclaré avoir un surplus sur certaines dépenses, mais nous avons indiqué clairement que nous avions en définitive un déficit. Nous avons toujours inclus les dépenses imputables sur le capital, cela s'est fait depuis des années dans ce pays, et parce que ces dépenses sont incluses lorsqu'il s'agit du pays, pourquoi ne le ferions-nous pas lorsqu'il s'agit des chemins de fer? Il est encore plus logique de le faire, car toute dépense imputable sur le capital que nous pourrions inclure maintenant ou au cours des années à venir, ne peut être considérée honnêtement comme actif du pays. Pour cette raison, si nous voulons savoir où nous en sommes, il nous faut nécessairement inclure toutes nos obligations jusqu'à ce que nous en arrivions au jour, si jamais ce jour vient, où il nous sera permis de considérer honnêtement nos placements dans les chemins de fer comme un actif.

J'ai dit que nous acceptions le chiffre de $1,823,000, si on a inscrit tous les item que j'ai mentionnés. Or ces articles d'après les chiffres même du ministre, sont les suivants: $18,027,000 d'avances en espèces; 46 millions de garanties —obligations des chemins de fer nationaux— et 18 millions d'autres garanties, sans compter une autre somme de 17 millions, qui servait à un remboursement. Puis-je exprimer mes vues là-dessus? En venant à parler de notre attitude, et je m'accorde absolument en cela avec l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler), je dis que nous devrions essayer de nous assurer jusqu'à quel point sont endettés les chemins de fer nationaux. Comme de raison, si l'on veut arriver à ce résultat, nous devons déduire ce qu'ils ont payé de leur dette. Or 17 millions de garanties de l'an dernier ont servi à des remboursements, mais non pas les 18 millions. Ainsi le total des avances aux chemins de fer se compose de ces trois articles: 18 millions, 46 millions et $18,027,000, soit en tout $82,-027,000. De plus, il y avait $900,000 pour la marine marchande et $600,000 pour le port de

Québec, ce qui faisait un grand total de $83,527,000. De ceci nous devons déduire le prétendu surplus de la balance de nos comptes, c'est-à-dire le surplus du revenu ordinaire sur la dépense ordinaire, soit à compte du capital soit spéciale: $1,823,000. Cette déduction faite, nous trouvons qu'il y a eu perte réelle de $81,704,000. Je ne crois pas que ces chiffres puissent être honnêtement niés. Ils tiennent compte de tous les remboursements. Voilà notre déficit pour cette année: $81,704,000.

On prétend maintenant que, si le Gouvernement admettait 81 millions, il se placerait dans une situation désavantageuse, comparativement aux résultats obtenus les années passées par l'ancien gouvernement; c'est-à-dire qu'il serait prêt à admettre sa responsabilité pour la garantie des emprunts, alors que le gouvernement précédent n'a pas admis ces dernières comme faisant partie de la dette du Canada. Je vais étudier cette prétention.

Et d'abord, en supposant que cela soit absolument vrai—et je crois pouvoir prouver à la satisfaction de tous que ce n'est pas le cas—mais supposons que cela soit vrai, quelle différence cela fait-il? Nous sommes encore courts de 81 millions cette année. Cela voudrait simplement dire que nous avons prétendu perdre moins durant quelques-unes des années dernières que nous n'avions réellement perdu; c'est tout ce que cela signifierait. Ainsi, que je réussisse ou non à démontrer que la comparaison ne peut pas être faite à notre désavantage, il est établi que nous avons un déficit de 81 millions cette année, dans tous les cas; et si le premier ministre avait raison, l'an dernier, de prétendre que nous n'avons pas inclus nos garanties, même quand elles ne servaient pas à des remboursements, tout ce qu'il réussit à démontrer, c'est que, durant ces années, nous nous sommes enfoncés plus que nous n'avons admis.

Voyons maintenant si cela est vrai. Je ne sais pas au juste comment mon honorable ami de Saint-Laurent-Saint-Georges s'est procuré quelques-uns de ses chiffres. Je suis sûr qu'il n'a pas voulu les exposer faussement, mais il en est quelques-uns que je n'ai pu suivre.

M. MARLER: Je montrerai ces chiffres à mon honorable ami s'il veut les voir.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai ici les chiffres des rapports des chemins de fer nationaux ainsi que ceux du département. Je suis certain qu'ils doivent s'accorder, mais je n'ai pu le faire. Peut-être l'honorable député le peut-il. J'ai plus de garanties qu'il n'en a. Les garanties que nous avons données durant l'exercice 1920 furent: 25 millions pour le Nord-Canadien et 25 millions pour le Grand-Tronc; ce fut la même chose pour l'exercice 1921. L'honorable député parle d'une garantie de 11 millions durant l'exercice 1921-1922, ce qui est vrai. Mais ceci se passait après la fin de 1921, donc sous le Gouvernement actuel, et d'ailleurs c'était entièrement pour des remboursements. M. Fielding ne les a pas inclus et avec beaucoup de raison. Je dois donc diriger mes recherches vers les 100 millions que j'ai mentionnés; 50 millions en 1920 et 50 millions en 1921.

M. MARLER: Mon honorable veut-il compter les obligations non garanties?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, je n'ai pu en retracer aucune. Je sais que l'honorable député dit qu'il y en avait, mais je n'ai pu retracer aucune obligation non garantie, sauf peut-être quelques-unes pour le matériel d'exploitation.

M. MARLER: Il y en avait, pour le matériel d'exploitation, qui n'étaient pas garanties.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, il se peut qu'il y en ait eu, pour le matériel d'exploitation, qui n'aient pas été garanties du tout.

M. MARLER: Elles n'étaient pas garanties, mais elles formaient néanmoins partie de la dette du chemin de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, elles font aujourd'hui partie de la dette du chemin de fer National-Canadien.

M. MARLER: Et l'on devrait en tenir compte en faisant des comparaisons.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je parlais, pour le moment, des obligations garanties, de toutes celles dont j'ai parlé il y a un an.

M. MARLER: Puis-je interrompre mon très honorable ami? S'il ne parle que des obligations garanties, il ne peut pas faire exactement la même comparaison. Parce que certaines valeurs pour achat de matériel émises par le présent Gouvernement étaient garanties, tandis que le gouvernement précédent ne les garantissait pas toutes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans la comparaison que je fais, je tiens compte exactement des garanties du Gouvernement dans chaque cas.

M. MARLER: Si mon très honorable ami ne tient pas compte des émissions non garanties dont j'ai parlé, sa comparaison n'est pas juste.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! On ne peut poursuivre la discussion de cette manière. Le très honorable chef de l'opposition a la parole

et l'on ne peut l'interrompre à moins qu'il ne le permette.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je veux faire remarquer ceci: En parlant des obligations que nous avons contractées cette année, je ne tiens compte que des garanties. Si l'on tient compte de notre dette totale, l'on doit songer aux obligations qui n'étaient pas garanties, je l'admets, de sorte que nous ne différons nullement d'opinion. On a garanti, depuis deux ans, une somme de 100 millions. Il est vrai que le produit de ces garanties ne fut pas tout entier affecté à la réduction de la dette. C'est absolument vrai. Je n'ai jamais prétendu le contraire. J'ai dit ceci: Que, tandis que nous garantissions une somme de 100 millions, nous fournissions aussi l'argent, soit en espèces soit par le moyen de garanties, et nous avons réduit la dette de plus de 100 millions de dollars.

M. MARLER: C'est précisément ce que n'a pas fait mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ignore, monsieur l'Orateur, ce que vous pensez de cette interrruption, mais pour ma part je ne puis en admirer la forme ni en saisir le sens.

Je me mets maintenant en frais d'examiner la question de savoir si, oui ou non, la dette des voies ferrées a été réduite du montant des garanties, 100 millions. J'ai en mains, tout d'abord, un exposé venant du ministère des Chemins de fer. J'ai demandé à mon secrétaire de l'obtenir et j'y ai puisé les chiffres que j'ai déjà cités; j'en ai d'autres que je vais citer. Je prends ces citations seulement dans les rapports annuels des compagnies formant le chemin de fer national; elles ne viennent d'aucune autre source. Les chiffres que je donne viennent de cette source. Cette déclaration est comprise, en guise d'explication, dans le document:

La méthode financière usitée par le Grand-Tronc semble avoir été d'un usage général. Il semble qu'on ait pris l'argent nécessaire pour pourvoir aux besoins ordinaires sur le produit des émissions d'obligations garanties, et parfois on faisait face aux échéances d'obligations de premier établissement (emprunts échus) par des avances du Gouvernement.

On faisait l'une ou l'autre chose. Passons maintenant au chemin de fer National-Canadien:

D'un autre côté, le Canadien-Nord semble avoir suivi des méthodes financières de plus grande précision, peut-être à cause du montant considérable de ses affaires; mais il semble également avoir fait face à des échéances d'obligations au moyen d'emprunts purs et simples, de même qu'au retrait d'obligations de matériel.

Je ne pense pas que j'aie la liste de toutes les échéances Je les ai toutes dans le cas du Grand-Tronc et du Canadien-Nord; mais non dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique; mais j'en ai suffisamment. Je lis d'abord des extraits du rapport du chemin de fer du Grand-Tronc pour l'exercice clos le 31 décembre 1920:

La principale échéance de l'année fut une émission de $1,166,666.67, d'effets garantis à 5 ans, portant intérêt à 5½ p. 100 due le 1er juillet 1920.

Il semble que ce fût la seule échéance de l'année. Je passe au rapport de l'année suivante:

Les principaux retraits effectués pendant l'année furent $4,866,666.67 d'effets garantis, 6 p. 100, à 3 ans, dus le 14 janvier 1921; $14 600,000.00 d'effets garantis, 6 p. 100, à 3 ans, échéance, le 1er octobre 1921, et $719,780.00, d'obligations pour l'achat de matériel en seconde hypothèque, portant intérêt à 6 p. 100, dus le 1er juillet 1921.

Tels furent les retraits du Grand-Tronc en ces deux années. Ils sont disposés en tableaux et je vais indiquer les totaux.

Passons au rapport du chemin de fer du Canadien-Nord pour l'exercice clos le 31 décembre 1920:

En décembre, on autorisa l'émission de 25 millions d'obligations à 20 ans garanties par le gouvernement fédéral pour le remboursement des emprunts échus.

Puis, le rapport de l'année suivante:

Pendant l'année, l'on vendit à New-York une émission de 25 millions d'obligations du fonds d'amortissement du chemin de fer du Canadien-Nord à 25 ans, portant intérêt à 6½ p. 100 et garanties par le Dominion du Canada, l'argent ainsi obtenu étant versé au receveur général en remboursement des avances du gouvernement fédéral. Au cours de l'année on retira également 2 millions d'obligations à 5 p. 100 du Duluth, Rainy Lake and Winnipeg Railway, garanties par la compagnie du chemin de fer du Canadien-Nord et 3,650,000 livres d'effets garantis du chemin de fer du Canadien-Nord portant intérêt à 5 p. 100.

Ce sont là tous les retraits que j'ai pu retracer, et je crois que tous sont des valeurs du Grand-Tronc et du Canadien-Nord. Le total des chiffres que j'ai cités est de $102,353,113.34, soit un peu plus de 2 millions de plus que le montant total de nos garanties. En outre, si mes honorables collègues examinent le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux pour 1922, qui porte sur l'année 1921, ils verront que l'on remboursa une émission de $9,720,000 des obligations de cette voie ferrée le 1er mars 1921, et le Gouvernement fournit l'argent nécessaire à ce remboursement, car le chemin de fer était en liquidation.

L'ensemble constitue une diminution de $112,073,113.34 de la dette contre 100 millions seulement d'obligations garanties, de sorte qu'il n'était pas nécessaire d'inclure ces garanties dans la dette additionnelle du pays, bien qu'à coup sûr ces deux éléments de nos comptes devraient y figurer. Ai-je besoin de le répéter—je n'ai consulté que les rapports annuels des compagnies de chemins de fer, même pour ce qui est du Nord-Canadien et du Grand-Tronc, et les rapports du départe-

ment des Chemins de fer et des Canaux au sujet du Grand-Tronc-Pacifique.

M. MARLER: Puis-je poser une question au très honorable député? Le département des Finances a-t-il vérifié tous ces remboursements? Je vous demande cela parce que mon relevé des remboursements avait été soigneusement vérifié par le département.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne les pas soumis au département des Finances. C'est l'affaire de la compagnie de chemin de fer. Si je lis dans un rapport de la compagnie qu'un emprunt a été remboursé je n'ai pas besoin d'aller constater au département des Finances s'il a été. Maintenant c'est aussi loin qu'il m'est nécesaire d'aller, selon moi, au sujet de l'année dernière. Pour terminer, qu'il suffise de dire que nous nous sommes endettés encore pour 81 millions; c'est un montant de plus à ajouter à la dette du pays depuis un an.

Je voudrais maintenant chercher à savoir quel a été le résultat de l'administration de trois ans et trois mois, au premier avril de cette année, du Gouvernement actuel. Il est important de se renseigner là-dessus et c'est ce que je vais faire en me servant, naturellement, des deux comptes. En ce faisant je prends note des remboursements effectués et voici comment il faut s'y prendre: il faut prendre, au premier compte, les chiffres de la dette à la fin de 1921 et celui inscrit au même compte le 31 mars 1925. La différence représentera l'augmentation ou la diminution, selon le cas. De même en est-il pour le compte du réseau national; il faudra prendre la dette à la fin de 1921 et celui qui apparaît au 31 mars 1925. Maintenant, si je m'en tiens à celà, mon relevé n'est pas tout à fait juste. En déterminant le total des nouvelles obligations du pays, il ne faudrait pas inclure toute l'augmentation de la dette des chemins de fer nationaux. Tout ce qu'il est juste de faire entrer c'est l'augmentation de la dette due au public—due à des tiers; vous ne pouvez y comprendre l'augmentation de la dette due au Gouvernement, parce que, naturellement, ce n'est aucunement une augmentation de la dette d'ensemble.

Voyons donc de quel montant la dette s'est accrue au premier compte, c'est-à-dire à l'ancien compte du gouvernement canadien proprement dit. D'après la *Gazette du Canada* cette dette au 31 décembre 1921 était de $2,366,861,252.29. Le Gouvernement actuel est entré en fonctions le 29 décembre 1921. Le ministre intérimaire des Finances a fait voir que le chiffre de la dette, à la fin d'avril, s'élevait à $2 431,487,112.88. Il y a une différence de $64.625,860.29. On ne saurait contester ces chiffres. La seule observation que j'ai entendu formuler est celle-ci: si vous prenez le chiffre de la dette à la fin de 1921 et que vous y ajoutiez celle des trois mois suivants, vous l'augmentez de ce qui avait été inscrit aux prévisions budgétaires de l'ancien gouvernement. C'est vrai. Mais à partir de la fin de 1921, date de l'avènement du Gouvernement actuel, les dépenses faites ne l'ont été que sous la surveillance du Gouvernement actuel, car, on sait bien, que le fait d'inscrire des sommes aux prévisions budgétaires ne veut pas dire qu'elles ont été dépensées. On n'a que l'autorisation de les dépenser. La responsabilité de ce qui a été payé après l'entrée en fonctions du Gouvernement actuel n'imcombe à nul autre qu'à lui. L'augmentation réelle de la dette comme je viens de le faire voir, est de $64,625,000.

Nous allons voir, maintenant, où nous en sommes avec les chemins de fer. En réponse à des questions de l'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton), certains chiffres ont été inscrits au hansard par le ministre des Chemins de fer. Sans tenir compte des derniers trois mois ces chiffres révèlent, au cours des trois ans, une augmentation de 294 millions. C'est là le chiffre de l'augmentation de la dette nationale et de celle du gouvernement à la fois. J'ai à la main le dernier rapport annuel, celui de l'année dernière, des chemins de fer nationaux. D'après ce rapport, la dette contractée envers le public serait de $913 913,082.80. C'est ce qu'on doit au public seulement. On trouvera cela à la page 29 du rapport. Pour savoir ce qui était dû au public à la fin de 1921, il faut recourir à deux sources: l'une c'est le rapport annuel du Grand-Tronc, parce qu'alors les réseaux n'étaient pas fusionnés, et dans le rapport, à la page 8, voici ce qu'on lit au sujet de la dette au 31 décembre 1921; $371,042,194.75. Si maintenant la députation veut consulter le rapport annuel du département des Chemins de fer et des Canaux pour l'année 1922—c'est le compte rendu des opérations de l'année précédente—elle découvrira que $76,-965,322.10 de cette somme sont dus au Gouvernement. En déduisant ce montant de 371 milions, chiffre de la dette totale nous avons encore une somme de $294 064,872 due au public. C'était la dette du Grand-Tronc à la fin de 1921. Il nous faut maintenant rechercher quelle était celle des chemins de fer nationaux à la fin de 1921.

Nous la trouvons dans le rapport du département des Chemins de fer et Canaux, page 35 et 38. Voici les chiffres:

Nord-Canadien.. .. .. $302 399,006

Donc, en ajoutant ces trois montants, les 294 millions pour le Grand-Tronc, les 302 millions pour le Nord-Canadien et les 157 millions pour le Grand-Tronc-Pacifique, nous obtenons une dette globale de $755,115,592 due au public, à la fin de 1921. Nous relevons une dette d'environ 755 millions due au public à la fin de 1921, une dette d'environ $913,913,000 due au public en 1924, et depuis 1914 jusqu'à la fin de mars de cette année, 18 millions s'y sont ajoutés, suivant la déclaration du ministre, ce qui est exact comme nous le savons tous, les 18 millions étant de nouveaux fonds provenant de l'émission de 35 millions faite cette année.

En faisant le total de ces sommes, les $913,-913,082 et des 18 millions, nous obtenons le chiffre de $931,913,082, soit la dette due au public à la fin de mars dernier. En soustrayant la dette due au public, $755,115,592, le 31 décembre 1921, quand ce Gouvernement est arrivé au pouvoir, nous constatons que l'accroissement de notre dette dite des chemins de fer nationaux a été de $176,786,490. C'est l'accroissement dans un compte, l'augmentation dans l'autre étant de $64,625,860 et les deux additionnés donnent un total de $241,423,-350 pour les deux comptes. Cela ne représente pas l'accroissement total de la dette depuis décembre, 1921. Pour arriver à ces chiffres, il y a les $4,000,161 ajoutés cette année, c'est-à-dire, ce que nous doivent la Grèce et la Roumanie. L'an dernier, aussi, quelque $8,199,333.31 ont été inscrite et $8,938,260 l'année précédente, regardés avec raison comme un actif, mais qui étaient aussi bien un actif il y a cinq ans qu'aujourd'hui—règlement au sujet du change en notre faveur par le gouvernement anglais; et la même somme, l'année d'avant. Je ne récrimine pas contre l'inscription dans nos crédits de ces deux dernières sommes du moins, afin que nous connaissions aujourd'hui notre dette véritable, mais j'affirme que ne pouvons nous faire l'illusion à nous-mêmes d'être plus riches de ce montant. Nous sommes exactement dans la même situation. Cela nous appartenait comme cela nous appartient aujourd'hui. Ces sommes ajoutées, les dettes que nous avons contractées depuis l'arrivée aux affaires de ce gouvernement compte tenu de tous amortissements, s'élèvent à $262,561,105. A mon sens, on ne peut pas sérieusement contester que ce soit là la véritable situation. Je ne crois pas du tout être en désaccord avec l'honorable député de Saint-Laurent-Saint Georges sur ce point.

M. MARLER: La divergence d'opinion est complète entre moi et mon très honorable ami, parce que ses chiffres sont inexacts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je remercie mon honorable ami de parler de manière si franche.

M. MARLER: Permettez, mon très honorable ami, l'accroissement est de 111 millions dans les trois années d'administration de ce gouvernement, si l'on prend en considération les deux dettes, la dette consolidée et la dette des chemins de fer, moins l'amortissement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que mon honorable ami avait reconnu l'exactitude de mes chiffres, et je me demandais comment les miens et ceux de mon honorable ami pouvaient être également exacts.

M. MARLER: Je soumettrai très volontiers mes chiffres à n'importe qui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami est tout à fait dans l'erreur. J'ai relevé la dette due au public à la fin de décembre, d'après les mêmes rapports et les rapports du département des Chemins de fer et des Canaux, les seules sources d'où l'on puisse tirer ces chiffres. J'ai lu le rapport dans chaque cas. La différence est virtuellement celle que donne le ministre intérimaire des Finances. La seule différence, c'est que, bien qu'il obtienne pratiquement le même total d'accroissement des dettes, il fait un partage différent de la somme entre la dette due au public et la dette due au Gouvernement. Les rapports du département sont d'une clarté absolue et les rapports des compagnies concordent. Le partage est cependant mal fait. La somme due au public est la plus considérable, la somme due au Gouvernement est la plus petite.

M. MARLER: Je ne veux pas être discourtois en interrompant. Tout ce que je puis dire, c'est que ces chiffres concordent parfaitement. On les a vérifiés dans tous les sens. Je ne cherche pas à induire en erreur mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils pèchent par la base.

M. MARLER: Non, la base est bonne.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député niera-t-il que le public possède aujourd'hui une créance de $931,913,000 relativement aux chemins de fer nationaux?

M. MARLER: Ce que j'affirme, si mon très honorable ami tient à entendre ma déclaration, c'est que du 1er avril, 1922, au 1er avril, 1925, la dette d'ensemble de ce pays, c'est-à-dire en tenant compte de toutes les dépenses, y compris celles des chemins de fer, moins l'amortissement, accuse une augmentation de $111,473,508.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'aperçois pas l'utilité de renouveler sans cesse cette conclusion. Il nous rendrait service en nous expliquant comment il en vient là. J'ai montré par quel moyen de raisonnement je suis abouti à ce résultat et j'ai cité mes sources à chaque phase de ma démonstration. Notre collègue se trompe tout à fait en affirmant l'existence d'un excédent. J'invite l'honorable membre à bien peser ses informations et à montrer moins d'empressement à faire sa cour au ministère pour rentrer dans ses bonnes grâces.

Que veulent dire tous ces états? Comment la Chambre apprendra-t-elle ainsi que l'a admis le ministre des Chemins de fer, que durant les trois dernières années, exception faite des trois mois qui viennent de passer, le réseau national a augmenté sa dette envers l'Etat de plus de 294 millions? Comment la Chambre accueillera-t-elle la révélation de ce fait, nié par personne, qu'en ajoutant les opérations des trois derniers mois, cette dette se trouve portée, au dire du ministre, à environ 312 millions, et même à 327 millions, suivant les états fournis par l'administration du réseau, au delà du chiffre connu au mois de décembre 1921? Cette augmentation est colossale, en vérité.

On n'a cessé de nous fournir des renseignements sur l'exploitation. En 1923 on nous a appris que les choses s'amélioraient. Au cours de 1924 on nous prévient que ça va mal. En effet. Cependant, le compte de l'exploitation ne nous révèle qu'une petite partie de la vérité concernant les chemins de fer de l'Etat et les obligations de celui-ci.

J'ajouterai quelques mots relativement à mon attitude personnelle. Je n'ai jamais cru devoir critiquer l'administration des chemins de fer nationaux. On m'a blâmé vertement d'avoir contribué à réunir en un seul réseau toutes les lignes de l'Etat au moment surtout de l'acquisition du Grand-Tronc. Nul plus que moi ne désire le succès de cet immense réseau constitué par une loi qui fut discutée et adoptée par la Chambre. Au bout d'une ou deux années les premiers rapports de l'exploitation nous fortifièrent dans nos espérances. Lorsque l'actuel ministre des Chemins de fer déposa son rapport en 1922, j'exprimai, on s'en souvient, mes félicitations au ministre et ma confiance dans les résultats futurs du réseau. En 1923 je renouvelai l'expression des mêmes sentiments. Mais aujourd'hui je me vois forcé de reconnaître que les résultats causent à tous un désappointement dont l'évidence n'est pas niable. Ce désappointement ne porte pas tant sur les résultats de l'exploitation eux-mêmes comme sur les accroissements de dépenses imputables sur le capital affectués au cours des trois dernières années. Je sais que le compte de capital a été gonflé considérablement avant 1921. Lorsque nous avons racheté le Grand-Tronc, ce compte était dans un bien triste état. Le conseil d'arbitres s'est convaincu que la compagnie avait distribué aux actionnaires, à titre de dividendes, des sommes qui eussent dû être employées au relèvement de ses lignes, à l'achat de matériel, à l'entretien des voies, etc. L'état de ces dernières a nécessité l'affectation de plusieurs millions pour les mettre sur le pied où elles étaient en 1922. Ces dépenses n'ont pas été aussi grandes qu'on le croit généralement. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges en a mentionné le chiffre exact. Mais vers la fin de 1921 tout le monde était convaincu que ces énormes frais d'établissement seraient les derniers. Toutefois, aucun de nous n'a eu l'idée que toute addition au compte du capital allait cesser complètement. On ne saurait maintenir un grand réseau sans accroître le capital d'exploitation dans une certaine mesure.

En 1922, la politique suivie était sincère et éclairée. Le conseil administratif du réseau ajouta, cette année-là, 59 millions au compte du capital, conformément à un état déposé par le ministre. Cet appoint de 59 millions représente surtout le déficit à combler en y comprenant les frais obligatoires et ceux d'exploitation. Le déficit seul atteindrait 50 millions, de sorte que l'augmentation portée comme frais de nouvel établissement en 1922 se réduirait à peu de chose. L'administration était en ce moment dirigée par M. Hanna et ses collègues qui ont jugé que l'Etat ne pouvait guère accroître davantage les dépenses imputables sur le capital; qu'on devait marcher avec les moyens qu'on avait en main, et tâcher d'obtenir du trafic suffisamment pour gagner des recettes, au lieu d'ajouter de nouvelles dépenses d'établissement et augmenter la dette du réseau.

M. EULER: Le très honorable membre voudrait-il nous mentionner en particulier à quelles dépenses il s'opposerait?

Le très hon. M. MEIGHEN: A quelles dépenses je m'oppose?

M. EULER: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en sais rien, car je n'ai pas vu d'état de ces dépenses. Où peut-on se le procurer? Ce que je sais toutefois, c'est que d'après les relevés du ministre, au cours de l'exercice suivant, en

1923, on ajouta à la dette quelque 116 millions au lieu de 50 millions. C'est un chiffre épouvantable; et l'année suivante, en 1924, on ajouta une autre somme de 118 millions. D'après les rapports des compagnies, il s'agit d'une somme plus considérable encore et qui excède d'environ 12 millions l'un ou l'autre de ces chiffres. Ces chiffres sont renversants.

M. EULER: Mon très honorable ami croit-il que la simple énumération des chiffres constitue en soi une preuve que les fonds ont été déboursés mal à propos ou irrègulièrement?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout, mais c'est une preuve que le programme suivi était mal inspiré. En face de la situation des trois dernières années, rien n'autorisait le pays à placer 327 millions de plus dans l'entreprise des chemins de fer nationaux, même en supposant,—et je m'abstiens de le faire,—que ces sommes sont représentées actuellement par un actif tangible; ce programme n'est pas celui que nous aurions dû suivre. Nous avions déjà une somme de $1,100,000 immobilisée dans cette entreprise et à l'heure actuelle, nous y avons engagé $1,492,000,000. Et de ce montant placé dans les chemins de fer nationaux, 327 millions ont été déboursés depuis l'arrivée au pouvoir du présent Gouvernement. Ces chiffres, je le répète, sont renversants; le peuple canadien en est resté stupéfait. Or, le Gouvernement, d'après la loi, est responsable de tous les deniers publics avancés pour les frais de premier établissement des chemins de fer nationaux. Que personne ne perde ce fait de vue. La loi rend le Gouvernement responsable de tous les frais de premier établissement. Je pourrais citer des placements inconsidérés qu'a fait l'administration du Canadien-National, bien que je sois à cent lieues de croire que cela ne puisse se produire sous n'importe quel régime. Je prétends, toutefois, que l'exploitation de notre réseau national a, depuis la fin de l'exercice 1922, dû se passer d'une direction financière suffisamment compétente pour une entreprise de cette envergure.

Vous pouvez avoir ou ne pas avoir en haute estime les talents administratifs de sir Henry Thornton; il a ses critiques et ses amis et ils sont nombreux de part et d'autre. Cependant, ni sir Henry Thornton ni aucun chef d'administration d'une compagnie de chemin de fer, n'est en mesure de maîtriser tous les problèmes que suscite une entreprise de cette envergure.

Que l'on me donne le nom d'un président ou d'un administrateur général d'une grande entreprise ayant la moitié de l'importance du réseau national, qui soit entouré de collaborateurs de la catégorie des collègues que le Gouvernement a fournis à sir Henry Thornton pour l'aider à gérer les affaires du réseau national,—qui comprend l'Intercolonial et le Transcontinental,—et dans lequel nous avons placé presque deux billions de dollars de l'argent du peuple canadien. Les opérations du Canadien-National sont deux fois plus considérables que celles de la colossale United States Steel Corporation. Or, je me demande si nous pourrions comparer les administrateurs de la United States Steel Corporation avec les Talbots, les Goughs et les Dawsons que le Gouvernement a accolés à sir Henry Thornton à la fin de l'exercice 1922? Quel est,—ou plutôt quel était le membre du bureau de direction, car je me propose d'apprécier en temps et lieu les directeurs en fonctions,—qui était apte à rendre des services réels à sir Henry Thornton, en supposant que ce dernier possède lui-même la compétence nécessaire et en lui accordant le mérite pour tout ce qu'il a accompli, à l'époque où l'ancien conseil de direction fut révoqué de ses fonctions, à la fin de l'exercice 1922? Les administrateurs dont j'ai cité les noms tout à l'heure remplacèrent MM. G. R. Wood, Riley et Hobson et, maintenant, nous sommes en face des conséquences qui s'ensuivirent. Je reconnais qu'en ces derniers temps, on a quelque peu amélioré le personnel. J'approuve la nomination de deux ou trois administrateurs. A mon avis, le choix de M. Gardiner et de M. Brown est excellent. Cependant, ces hommes n'ont été appelés que tout récemment à faire partie du conseil d'administration des chemins de fer nationaux. Et à venir jusqu'au jour de leur nomination, quel était le directeur en mesure d'exercer la plus légère surveillance sur la direction financière de cette colossale entreprise? Ni les administrateurs du réseau, ni le Gouvernement n'exerçaient le moindre contrôle;—voilà pourquoi le Canada à cette heure constate que 176 millions ont été ajoutés à la dette des chemins de fer tandis que 327 millions ont été ajoutés à la dette publique depuis que le présent Gouvernement apris en mains les rênes du pouvoir.

Or, le Canada ne saurait se permettre de descendre la côte à pareille allure et l'honorable représentant de Saint-Laurent et Saint-Georges (M. Marler) a parfaitement raison lorsqu'il appelle l'attention publique sur ce qui nous attend inévitablement. Une situation de cette nature ne saurait se perpétuer et le Gouvernement doit assumer toute la responsabilité vu qu'il a négligé d'exercer le contrôle qui lui incombait sur ces dépenses énormes. Le Gouvernement a laissé engloutir des millions pour l'achat de l'hôtel Scribe, l'installation des terrains de golf, des postes

radiotéléphoniques et autres entreprises de même nature. Si le pays progressait, il n'y aurait pas trop à redire. Ces dépenses pourraient s'excuser, si le chiffre de notre population accusait une augmentation, si le volume du trafic était suffisant pour alimenter nos deux grands réseaux de chemins de fer et si leur exploitation se soldait par des surplus. C'est toutefois une tentative insensée que de dépenser par millions l'argent du peuple canadien pour essayer d'enlever aux autres une partie de leur trafic. La situation dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle est la conséquence de cette politique.

J'ai dit que le pays ne progresse pas. Mes honorables amis ont-ils observé comment les choses se passent? L'administration a-t-elle tenté un seul effort pour coordonner les services et pratiquer l'économie? Si je consulte le budget du département de la colonisation, je constate que les dépenses, de $160,000 en 1922, ont augmenté sans cesse, si bien qu'elles atteignent aujourd'hui le chiffre de $770,000. Et ce travail est exécuté de concert avec le service d'immigration. Comment justifier ce chevauchement d'efforts? Durant l'exercice 1923-1924, le Gouvernement a dépensé $3,482,986 pour les fins de l'immigration, soit $1,128,000 de plus qu'en 1922-1923. Et malgré tout cela, les immigrants ont été au nombre de cent onze mille cette année alors qu'ils avaient été de cent quarante-huit mille l'année précédente. Les dépenses faites par le Canadien-National pour la colonisation ont augmenté de 150 p. 100 et, comme je l'ai dit, le Gouvernement a déboursé $1,128,000 de plus pour l'immigration. Cependant, malgré toutes ces dépenses additionnelles, sans rien dire du chevauchement de travaux, nous avons reçu environ trent-sept mille sujets étrangers de moins.

Le premier ministre nous a répété à maintes reprises qu'au début de cette tâche son Gouvernement a commencé au pied de la côte, que l'ancien ministère avait créé le désarroi dans le service de l'immigration de sorte que le Gouvernement actuel a été obligé de tout recommencer en neuf, et qu'enfin le public doit attendre pour savoir quel sera le résultat définitif de la politique d'immigration de ce régime. Cependant, les statistiques indiquent quel a été le nombre des immigrants au 31 mars de chacune des années mentionnées:

1920..	111,336

Cette année-là, nos soldats n'étaient pas tous revenus.

1921..	148,477
1922..	89,999
1923..	72,887
1924..	148,560
1925..	111,000

[Le très hon. M. Meighen]

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami a-t-il inclus le coût de l'exposition de Wembley dans les dépenses relatives à l'immigration qu'il a citées?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon secrétaire a obtenu ces chiffres du département; je ne sais pas s'il est inclus ou non.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le très honorable député ne peut-il nous le dire?

Le très hon. M. MEIGHEN: Si ces dépenses sont comprises, je ne puis le contester; mon secrétaire a obtenu ce renseignement du département.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le très honorable député devrait être plus prudent en citant des statistiques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela n'importe guère parce que les frais afférents à l'immigration ont de beaucoup augmenté. Quoi qu'il en soit, je me suis procuré les chiffres au ministère, et si les articles mentionnés ne doivent pas être compris sous le chapitre de l'immigration pourquoi le département les a-t-il inclus?

Et maintenant, voilà les conséquences auxquelles il nous faut faire face. Elles ne sont pas des plus encourageantes et il ne sera pas aisé de nous remettre sur pied. Je me demande parfois comment le Gouvernement peut expliquer sa conduite. Nous avons d'abondantes ressources, nous dit-on, mais elles ne sont pas suffisantes si nous ne les affectons pas au bien du peuple. Tout ce verbiage à propos de nos grandes ressources ne vaut rien; il importe que nous ayons une politique propre au développement de ces ressources et le Gouvernement devrait faire en sorte que le pays en bénéficie.

D'une année à l'autre l'exécutif a admis que la situation n'était pas brillante mais qu'elle ne tarderait pas à s'améliorer. Cette année-ci, c'était une excuse, celle-là, une autre, et ainsi de suite. Quel prétexte trouvera-t-on cette année? Je me rappelle que, l'an dernier, le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) nous a déclaré que par suite du dégrèvement des objets fondamentaux des "instruments de production" il y aurait tant de marchandises à acheter et tant d'argent à cette fin que nos ouvriers seraient employés durant des heures supplémentaires et que les usines seraient en activité jour et nuit. Telle a été la prédiction qu'il nous a faite l'an dernier dans la péroraison de son exposé budgétaire. Au lieu de cela, tous savent—non seulement à la Chambre mais dans tout le pays—que c'est tout le contraire, et je me demandais quelles raisons le ministre intérimaires des Finances allait

invoquer cette année dans son budget. Il a cherché de nouvelles excuses. Ses trois meilleures n'existaient plus; il lui en fallait une autre. Il a jeté les regards sur l'Europe et a dit: "Je sais où est la difficulté, c'est le problème des réparations en Europe. Comme celle-ci est bouleversée, les consommateurs ne peuvent acheter. Le problème des réparations les a mis dans la confusion jusqu'à l'an dernier, mais le projet Dawes a remis la situation en bon état de sorte que nous sommes à la veille d'une ère de progrès. Les honorables députés croient-ils qu'il y ait quelque chose de vrai dans tout cela? La cause de nos ennuis est-elle la difficulté que nous avons de vendre nos produits à l'étranger? En temps de paix, avons-nous jamais obtenu de prix aussi élevés que l'an dernier? Je ne le crois pas; et je ne crois pas non plus qu'on ait jamais trouvé si facilement à vendre,—je parle s'entend de nos produits bruts dont la production et la vente allaient nous rendre tous si heureux et si riches et donner de l'emploi à tout le monde. Au contraire ce sont les affaires du pays même qui souffrent de la stagnation, ce sont les gens de chez nous qui se découragent. Je vous demande, si le Gouvernement continue de même,—les chemins de fer qui dépensent presque à leur guise: leurs débours augmentent et les recettes baissent,—quelle sera notre situation l'année prochaine? Le Gouvernement prévoit-il que nos produits se vendront plus cher l'an prochain? Mais alors, sur quoi fonde-t-il cette attente? Le ministère croit-il qu'une population diminuée va produire plus qu'une population augmentée? S'il ne prévoit pas pareille amélioration que compte-il faire pour tirer le pays du bourbier de dette où nous gisons? Or l'amendement proposé par l'honorable réprésentant d'York-Ouest (sir Henry Drayton) dit ceci, et rien que ceci; que le plus essentiel pour le Canada aujourd'hui c'est une réduction des impôts, surtout des impôts qui pèsent sur la masse du peuple et que le ministère actuel a augmentés,—la taxe sur les ventes, ces impôts vexatoires, et ainsi de suite. Il faut diminuer toutes les taxes, mais celles-ci particulièrement. L'amendement affirme, en outre, que le présent budget ne révèle aucune intention de réaliser les économies qui permettront cette réduction de l'impôt. Je demande s'il y a ici un seul honorable membre qui dans son for intérieur est persuadé que le budget révèle la moindre intention en ce sens? Y a-t-il un honorable député à ma gauche,—et eux comme tous les autres parmi nous sont mis à l'épreuve par ce débat,—y a-t-il un seul d'entre eux qui n'ait pas affirmé en cette Chambre exactement ce que formule l'amendement? Y a-t-il un seul honorable député à ma gauche qui ait exprimé au cours du débat une opinion contradictoire à ce que dit l'amendement? Et ce qu'il dit est-il sans importance? N'est-il pas important que cette Chambre déclare une vérité,—et c'est une vérité,—si vitale aux intérêts du pays? Si les honorables membres reconnaissent cette vérité, comment se fait-il qu'ils se proposent de voter contre? D'aucuns ont dit: "Ces gens à notre droite sont protectionnistes." Eh bien, l'amendement n'a rien de la doctrine protectionniste. Nous n'avons pas modifié notre attitude,—et je l'admets,—au sujet de la protection; elle est ce qu'elle était lorsque nous étions au pouvoir et elle ne changera pas. Plus que cela, nous allons tout mettre en œuvre pour fournir au public canadien l'occasion de se prononcer sur cette question. Notre déclaration de principes à ce propos figure au Feuilleton de cette Chambre; elle y est depuis le premier jour de la session et elle y restera jusqu'au jour où elle sera proposée et discutée au Parlement. Mais si nous avions incorporé à notre amendement une déclaration en faveur du régime protecteur, reproduisant notre déclaration de principes, les honorables membres à ma gauche se seraient exclamés: "Oh! le reste de votre amendement est excellent; nous tombons d'accord sur le besoin d'économie, sur le besoin de réduire les impôts, seulement il y a cette déclaration en faveur du régime protecteur,—à cause d'elle nous sommes forcés de voter contre vous." Mais à cette heure pareil prétexte leur manque. Aujourd'hui nous allons faire l'épreuve de la sincérité de leurs assertions à ce sujet. Cette fois le pays va savoir si les honorables membres à ma gauche sont plus intéressés à maintenir le ministère actuel qu'à obtenir une saine administration de la chose publique.

Quant au Gouvernement je ne puis pas lui adresser un pareil appel. Du mieux que je puisse voir il n'a qu'un objet, un seul,—rester au pouvoir Mais je le prie de tenir compte avant qu'il soit trop tard, de la situation actuelle du pays. Je le prie d'adopter et d'appliquer des principes tant pour l'administration que pour le fisc, qui remédieront au découragement de l'industrie, à la stagnation du commerce et à la déperdition de population qui nous affligent à l'heure qu'il est.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Monsieur l'Orateur, le règlement de la Chambre est rédigé de manière à permettre, à certaines occasions, la discussion de questions d'une importance primordiale pour tout le pays, et à pareilles occasions la Chambre et le public sont en droit d'attendre un exposé de ces questions des lèvres des

chefs de parti à la Chambre. L'usage consacré veut que lors du débat sur le budget les chefs politiques discutent le budget proprement dit. Un certain temps est alloué pour la discussion des problèmes ferroviaires: afin de permettre la plus ample discussion les questions des chemins de fer sont toujours soumises à un comité de la Chambre qui a l'autorité d'examiner minutieusement tous les sujets qui s'y rattachent, de mander et d'interroger des témoins, en un mot d'étudier à fond toute la situation des voies ferrées. Il est raisonable de supposer que, lorsque le rapport du comité est présenté à la Chambre, cette dernière débattra ces questions incessamment et que tous les honorables députés seront prêts à les discuter. Mais je prétends, monsieur l'Orateur, que lorsqu'il s'agit de discuter le budget, si l'on doit suivre les précédents établis, on a le droit d'attendre du très honorable leader de l'opposition qu'il traite de la politique fiscale du pays, sinon de préférence à toute autre chose, du moins dans une certaine mesure. Il nous a dit, cet après-midi, que la politique fiscale est une question des plus importantes. Tout le monde en convient et il va sans dire que le moment de la discuter est justement lorsque la Chambre est assemblée dans ce but formel, c'est-à-dire lorsqu'elle aborde l'examen du budget. Au lieu de cela, nous avons entendu, cet après-midi, le très honorable leader de l'opposition traiter presque exclusivement de la question des chemins de fer.

Le très honorable leader de l'opposition nous a dit lui-même qu'il n'avait pas l'intention de discuter la politique fiscale pour le moment. Alors, je ne sais pas, monsieur l'Orateur, quel peut être son motif pour ne pas vouloir traiter de cette question et exposer son propre programme fiscal afin qu'on le discute, si ce n'est qu'il a honte ou peur de son œuvre.

A la veille de la session, mon très honorable collègue a lancé un manifeste se rapportant aux questions fiscales. La Chambre avait tout lieu d'espérer que lorsqu'on aborderait le budget, il profiterait de la première occasion pour présenter en amendement, comme il en avait le droit et le privilège, la politique fiscale en laquelle il a confiance. L'a-t-il fait? Il a pris soin, lorsque la Chambre s'est assemblée, de faire inscrire au Feuilleton cette déclaration de foi dont j'ai parlé et qu'il avait d'abord communiquée à la presse et au public sous forme de manifeste. Le très honorable leader de l'opposition connaît le règlement de la Chambre mieux, je crois,—je peux lui faire ce compliment—que n'importe quel autre membre de la Chambre, et il savait, comme nous tous, que le moment de discuter une question de ce genre, c'est lorsque la Chambre est saisie des propositions budgétaires. Lorsqu'il a fait inscrire sa proposition de résolution, il savait aussi bien que n'importe qui, qu'on ne pouvait guère espérer la discuter avant la présentation du budget. Aussi je dis, monsieur l'Orateur, que le très honorable leader de l'opposition, parlant, cet après-midi, en qualité de chef de parti, s'est écarté absolument de l'esprit du règlement de la Chambre, en choisissant cette occasion-ci pour discuter, pour ainsi dire exclusivement, des questions de chemin de fer, omettant complètement de traiter de la politique fiscale sur laquelle les membres de son parti diffèrent d'opinion avec les autres.

On me permettra d'aller plus loin. Si le très honorable leader de l'opposition désirait réellement faire étudier sa politique fiscale, il aurait pu très bien le faire au cours de ce débat en prenant la parole sur le budget. Or, il a pris grand soin d'attendre pour ainsi dire à la dernière minute, après un mois et demi de discussion sur les questions fiscales, pour nous dire qu'il n'avait point du tout l'intention de traiter pour le moment ce sujet qu'il considère cependant comme étant des plus importants. Il reste au public et à chacun des membres de la Chambre à conclure ce que le très honorable leader de l'opposition pouvait avoir en vue. La vérité, c'est qu'il savait et sait encore très bien que s'il avait présenté son projet de résolution, son programme fiscal, sous la forme d'un amendement au budget, il aurait été rejeté par une si grosse majorité de la Chambre que mon très honorable collègue en aurait été encore plus honteux qu'il ne l'est à présent.

Le très honorable leader de l'opposition a commencé par faire remarquer la longueur de ce débat. J'aurais quelques mots à dire à ce sujet. En convoquant les Chambres de bonne heure en février, le Gouvernement espérait et comptait que la besogne serait vite expédiée, qu'on ferait en sorte d'accommoder tout le monde et qu'étant prêt déposer ses projets aussitôt qu'il en aurait l'occasion, on pourrait ajourner avant la fin du printemps ou du moins avant la saison estivale. Comme je viens de le dire, on aurait ainsi accommodé la plupart des députés, en même temps qu'on se serait rendu aux désirs du public en général, qui n'aime pas qu'on passe son temps ici indéfiniment sans raison particulière. C'est dans ce but que le Gouvernement a présenté, presque le jour même de l'ouverture, certainement aussitôt qu'il en a eu l'occasion, le rapport complet de l'auditeur général. Le Gouvernement a aussi déposé aussitôt qu'il a pu les prévisions budgétaires. Le débat sur l'adresse fut de courte durée. Le Gouverne-

ment procédait rapidement et tous les honorables députés conviendront que le début de la session laissait espérer qu'on règlerait vite les questions dont la Chambre devait être saisie. Puis, pour une raison ou une autre, on nous a plongés dans des discussions prolongées. Les honorables députés de la gauche, mon très honorable ami et ceux qui l'entourent, ont commencé à retarder les débats de la Chambre d'une manière inexcusable et je dirai même sans précédent.

Lorsque le Gouvernement a intimé son intention de présenter un projet de loi pour contrôler les tarifs de transports maritimes, l'honorable ministre du Commerce (l'hon. M. Low) a laissé entendre qu'avant de demander à la Chambre d'adopter une mesure de ce genre le projet de loi serait soumis à un comité spécial, où la question pourrait être débattue dans ses moindres détails. On a dit aux honorables députés que ce comité jouirait des pleins pouvoirs accordés aux comités de ce genre. Selon la coutume ordinaire nous avons commencé à discuter brièvement la résolution, comme préliminaire de la présentation du projet de loi et, au cours de la discussion de la résolution, on a assuré à la Chambre maintes et maintes fois que les questions posées alors recevraient une réponse plus satisfaisante une fois la mesure mise à l'étude par le comité. Devant ces faits, le Gouvernement a plusieurs fois offert aux honorables députés de laisser renvoyer la mesure au comité afin d'épargner le temps de la Chambre. Mais qu'ont fait les députés de la gauche? Séance après séance ils ont prolongé le débat jusqu'à ce que la Chambre eût consacré sept jours entiers à discuter une résolution avant même que le bill fût présenté et, à la fin, quand le Gouvernement eut décidé que le vote sur la résolution devait se prendre, ils se sont plaints d'être maltraités parce que ce vote avait lieu après sept jours de débat. Je prétends, monsieur l'Orateur, qu'une telle manière de procéder est sans précédent, du moins en ce qui regarde la discussion d'une résolution préliminaire de cette nature.

La Chambre me permettra de lui indiquer comment la conduite du Gouvernement a été différente de celle des honorables députés de la gauche. Cet après-midi, mon très honorable ami nous en a dit long sur les déficits du National-Canadien. Comment l'acquisition du réseau National-Canadien s'est-elle faite? Qui est responsable de l'acquisition de la majeure partie de ce réseau? Un collègue de mon très honorable ami de la gauche a présenté la résolution demandant l'acquisition de ce réseau. Or, en vue de l'acquisition du National-Canadien, comme du contrôle des tarifs de transports maritimes, il était nécessaire de faire précéder le bill même d'une résolution préliminaire. Quelle a été alors l'attitude du Gouvernement dont mon très honorable ami faisait partie? Il a prétendu que la Chambre n'avait pas même le droit de discuter la résolution. Il n'a pas même permis une heure de discussion sur la résolution concernant l'acquisition du réseau du National-Canadien. (*Exclamations.*)

Le très hon. M. MEIGHEN: Allons donc! Le très honorable ministre peut-il citer ce qui s'est dit?

Le très hon. MACKENZIE KING: Est-ce que mon très honorable ami le nie?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne m'en souviens pas le moindrement et je ne pense pas que ce soit exact.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je commence à connaître les tactiques de mon très honorable ami. J'ai prévu qu'il allait s'exprimer exactement de cette façon et c'est pourquoi je me suis muni du hansard. J'ai entre les mains le hansard de la seconde session de 1919, second volume, page 1016 et j'y vois ce qui suit:

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT AU RACHAT DU GRAND-TRONC

L'hon. M. J. D. Reid (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivante:

Viennent ensuite trois colonnes du hansard contenant la résolution demandant l'acquisition du réseau du Grand Tronc. Puis cela continue:

M. l'Orateur: La motion est-elle adoptée?

Plusieurs Voix: Non.

M. Devlin: Monsieur l'Orateur, le ministre voudra-t-il nous dire...

M. l'Orateur: La motion n'est pas sujette à débat. Bien entendu, si la députation désire que la proposition soit mise aux voix, il serait parfaitement régulier de le faire. La Chambre entend-elle adopter cette proposition?

(Exclamations diverses.)

La proposition de l'honorable M. Reid, mise aux voix, est adoptée.

Et le vote est enregistré.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le très honorable ministre, vient de citer la décision de l'Orateur. Le Gouvernement ne l'avait pas demandée et mon très honorable ami n'a rien cité dans ce sens.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami a un sens inné de chevalerie et de loyauté comme je n'en ai jamais rencontré. J'ai cité le hansard pour montrer ce qui s'est fait à l'époque où un Orateur de son propre parti siégeait au fauteuil de la

présidence et quand un de ses propres collègues du cabinet a demandé à l'Orateur d'agir. Et maintenant que l'Orateur alors en fonction n'est plus en cette Chambre, il s'accroche à un prétexte semblable.

(*Exclamations*).

Le très hon. M. MEIGHEN: Du vent. Le ministre n'a jamais demandé la décision de l'Orateur.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le pays et la Chambre commencent à se rendre compte de la tactique et des actes de mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Balivernes.

Des VOIX: Reprenez-vous.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami a essayé cet après-midi de tromper les électeurs d'une autre manière. Il a commencé par citer des chiffres relativement aux frais d'immigration, puis il a affirmé que le Gouvernement actuel avait augmenté de plus d'un million de dollars les dépenses de ce service. Et quand je lui ai demandé s'il comprenait dans cette statistique les frais de notre participation à l'exposition de Wembley, qui s'élèvent à plus d'un million, il m'a répondu: "Je ne sais, mon secrétaire m'a remis cet état". Dans le premier cas, mon très honorable ami s'est défendu sur l'Orateur, et dans ce cas-ci, il rejette la responsabilité sur son secrétaire particulier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Niaiseries. J'ai dit que mon secrétaire avait obtenu ces chiffres du ministère de l'Immigration, et j'en ai pris toute la responsabilité. Est-ce un crime de les avoir obtenus? S'ils ne sont pas exacts, demandez-en la raison au ministre.

Le très hon. MACKENZIE KING: C'était à mon très honorable ami de s'assurer si ces chiffres étaient exacts avant de les citer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me suis fié au ministre.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je crois que les honorables membres de cette Chambre sauront à quoi s'en tenir relativement aux autres assertions que mon très honorable ami a faites cet après-midi et qui sont, en tous points, j'ose dire, aussi erronées que celles que je viens de mentionner.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je reviens à la question retard. Mon très honorable ami refusera peut-être encore d'admettre ceci. Nous avons présenté ensuite le projet relatif au fond des cantines. Sachant que les vétérans souhaitaient vivement que ce projet d'un vif intérêt pour eux fût déposé aussitôt que possible, le Gouvernement, décidé à le faire suivres d'autres propositions, le présenta dans les premiers jours afin que le Sénat en fut saisi aussi vie que possible et qu'il ne put prétexter insuffisance de temps pour l'étudier.

M. ARTHURS: Cela ne concerne aucunement les vétérans.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le projet traite de choses qui intéressent les vétérans.

M. ARTHURS: Cela ne se rapporte aucunement à la loi des pensions.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le fonds des cantines intéresse vivement les vétérans, et le Gouvernement se proposait de soumettre autre chose les intéressant aussi, aussitôt après que la Chambre eut disposé de cette question. Cependant, les honorables députés discutèrent la résolution durant trois jours, malgré que la Chambre l'eût déjà approuvée, ainsi que le bill à la dernière session. Elle ne renfermait rien de nouveau; elle était en tout conforme...

M. ARTHURS: Le très honorable premier ministre se trompe entièrement lorsqu'il dit que cette Chambre a discuté cette mesure l'an dernier.

L'hon. M. BELAND: Elle a été votée l'an dernier.

M. ARTHURS: Le bill relatif au fonds des cantines?

L'hon. M. BELAND: Oui.

Le très hon. MACKENZIE KING: En lisant les remarques de mon honorable ami, ses mandataires se demanderont à quoi il passe son temps, loin de chez lui. Le compte rendu des *Débats* est là pour me corroborer. Je répète que cette mesure a été approuvée par cette Chambre l'an dernier et mon honorable ami découvrira peut-être qu'il l'a, lui-même, discutée.

M. ARTHURS: Le très honorable premier ministre est tout à fait dans l'erreur lorsqu'il dit que cette mesure a été votée l'année dernière, alors qu'elle a été repoussée par le Sénat.

Le très hon. MACKENZIE KING: Cette Chambre ne l'a pas repoussée, elle l'a adoptée et je parle de ce qui a été fait en cette Chambre et non pas au Sénat.

M. ARTHURS: Je désire savoir...

Des VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député peut poser sa question si le premier ministre y consent.

M. ARTHURS: Je désire poser une simple question: le Sénat a-t-il rejeté le bill relatif au fonds des cantines l'an dernier?

L'hon. M. BELAND: Oui, il l'a rejeté.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je veux faire remarquer que l'on a pris trois jours du temps de la Chambre pour une discussion absolument inutile.

L'hon. M. MANION: En passant, je dirai que l'on a consacré une partie des trois jours, pas trois jours entiers, et il fut entendu avec le Gouvernement que l'on finirait à une certaine heure. Nous n'avons pas manqué à cet engagement.

Le très hon. MACKENZIE KING: La plus grande partie des trois jours fut consacrée à cette discussion comme je l'ai indiqué.

L'hon. M. MANION: Une partie seulement.

Le très hon. MACKENZIE KING: Pour des raisons que connaissent très bien les honorables députés de la gauche, nous avons eu, non seulement au cours de ce débat, mais dans les deux autres circonstances que j'ai mentionnées, la preuve d'un effort déterminé en vue de retarder les travaux de la Chambre. La raison de cette tactique, si mes renseignements sont justes, c'est que les honorables députés de l'opposition croient que le Gouvernement songe à un appel au peuple cette année, en juin peut-être, et ils ont décidé d'empêcher le Gouvernement de faire des élections à cette époque. (*Exclamations.*) On ne pourrait adresser au Gouvernement un meilleur compliment que de le maintenir à tout prix à la tête des affaires du pays. Au cours de ce long débat, qui dure depuis un mois et demi—et pendant lequel on a discuté toutes sortes de questions qui touchent à diverses parties du pays—nous n'avons pas entendu les honorables membres de l'opposition ou des autres groupes demander au Gouvernement de consulter l'opinion publique. (*Exclamations.*)

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce que l'honorable monsieur dit n'est pas exact. La demande en a été faite à plusieurs reprises au cours du débat et je la fais en ce moment. (*Exclamations.*) Mon honorable ami ferait mieux de rester à son siège et d'écouter les discours.

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon très honorable ami pourrait présenter une motion à cet effet et nous la discuterons.

Le très hon. M. MEIGHEN: Fixez-en le jour.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je mentionne ces faits parce que le pays a droit à une explication, je crois, sur le motif de ce délai. Le débat actuel sur le budget est le plus long que l'on ait encore vu dans ce Parlement, je crois. C'est certainement le plus long que l'on ait vu depuis trente ans et le budget est, en général, d'une nature non contentieuse. Quelle a été la nature du debat? La plupart du temps, on écoutait les honorables membres de l'opposition officielle qui prétendaient que le Gouvernement aurait dû élever le tarif, et les honorables députés du parti progressiste qui se plaignaient de ce que le Gouvernement n'avait pas réduit le tarif. Les honorables députés de la gauche nous condamnent parce qu'ils ne s'entendent pas. S'ils s'unissent pour voter contre le budget, il faudra en conclure que l'on nous condamne parce que nous n'avons pas suivi deux directions diamétralement opposées. C'est là la force de l'opposition qui a consacré un mois et demi du temps du Parlement à cette discussion; on blâme le Gouvernement parce qu'il a tenté de se conformer à l'opinion publique dans cette Chambre et dans le pays en évitant les mesures extrêmes et en choisissant la politique que les gens modérés et intelligents de ce pays veulent suivre.

Les honorables députés aimeraient peut-être à savoir combien de temps a duré le débat sur le budget chaque année depuis trente ans. Vingt-trois de ces débats ont duré au plus dix jours chacun. Plusieurs n'ont pas duré plus de cinq jours, et certains, un ou deux jours. En 1896, le débat dura douze jours. On était à la veille d'une élection et aujourd'hui, probablement, certains honorables députés se croient forcés de prendre part au débat sur le budget parce qu'ils croient possible une élection dans un avenir rapproché. En 1915, le débat sur le budget dura treize jours. En 1902 et en 1922, quatorze jours. L'an dernier ce débat dura dix-neuf jours. En 1900, avant les élections générales, on discuta pendant vingt-trois jours. Cette année, le débat dure depuis vingt-quatre jours. Nous avons commencé le 24 mars et demain sera le premier mai. Le temps de la Chambre, sauf les courtes vacances de Pâques et les ajournements ordinaires de fin de semaine, a été consacré entièrement à la discussion du budget.

M. LADNER: Les partisans de l'honorable premier ministre n'ont-ils pas pris la moitié du temps?

Le très hon. MACKENZIE KING: Non. Je suis content que mon honorable ami ait posé cette question, car s'il consulte les comptes rendus, il constatera que la plus grande partie du temps a été prise par lui-même et ceux qui siègent autour de lui

Le très hon. M. MEIGHEN: Ceci n'est pas exact. C'est à plus d'un mille de la vérité.

Le très hon. MACKENZIE KING: Nous ne sommes pas à discuter les distances, mais le temps.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami voudra-t-il compter les pages?

Le très hon. MACKENZIE KING: J'en arrive maintenant à certaines autres critiques dirigées contre le Gouvernement et dont le très honorable chef de l'opposition a fait une partie de son discours, cet après-midi. En premier lieu, on a critiqué la manière dont les comptes publics du pays ont été préparés. En second lieu, on a critiqué la méthode dont le budget a été présenté et le temps où il a été exposé, et finalement il y a l'amendement de l'ex-ministre des Finances (sir Henry Thornton) et les différents points qu'il contient. Je crois que c'est là un sommaire raisonnable de l'opposition faite par les honorables députés siégeant en face de nous.

Les honorables députés de cette Chambre pourraient, ce me semble, discuter les affaires publiques sans attaquer l'honneur des ministres de la couronne ou l'intégrité des fonctionnaires du Gouvernement. Des honorables députés siégeant en face de moi, y compris mon très honorable ami, dans son discours de cet après-midi, sont descendus jusquelà, et je désire protester de toutes mes forces contre la nature des attaques qu'ils ont portées contre le Gouvernement et contre l'un de ses honorables membres, aussi bien que contre les membres du service public de ce pays. Mon très honorable ami, l'an dernier,—et des honorables députés de l'autre côté ont fait de même cette année,—ont insinué que le Gouvernement avait fait en sorte que les comptes publics fussent préparés sous une forme différente de celle employée jusqu'ici. De fait, le seul but du discours de mon très honorable ami, cet après-midi, fut de prouver que le Gouvernement, pour la discussion des services administratifs comme tels et de ce qui touche aux services administratifs comme tels, n'a pas tenu compte des chemins de fer ni des faits ni des chiffres qui s'y rattachent.

On a fait une affirmation directe; je ne l'appellerai pas une insinuation, bien qu'elle ait débuté comme insinuation; et comme il arrive pour beaucoup d'autres choses qui sont répétées, ceux qui l'on répétée ont fini par la croire. On a affirmé directement que le Gouvernement a modifié la méthode de préparer les comptes publics, et cela dans le but de tromper la Chambre et le pays. Les honorables députés se rappelleront que nous avons entendu répéter maintes et maintes fois que nous n'avions pas inclus dans nos comptes publics, comme augmentant la dette nette consolidée, les sommes garanties et non garanties que les chemins de fer ont dépensées et que, disent-ils, nous aurions dû inclure; nous avons entendu répéter qu'en ne faisant pas cela, nous changions la méthode de présenter les comptes publics. Les honorables députés d'en face, mis en présence de la déclaration assermentée des vérificateurs qui avaient alors fait la vérification des comptes publics, ont trouvé que, s'ils pouvaient faire cette assertion quelquefois, ils ne pouvaient pas la faire indéfiniment, et c'est pourquoi ils l'abandonnèrent comme mon très honorable ami l'a abandonnée cet après-midi; ils viennent aujourd'hui déclarer que ce ne sont pas les livres de la comptabilité publique qui ont été falsifiés, mais que c'est la méthode de la présentation des comptes du pays par le ministre des Finances qui a été changée.

Parlons de ce qu'on a dit des comptes publics. En 1920, le ministre des Finances de cette époque, le député actuel d'York-Ouest (sir Henry Drayton), fit venir une maison de comptabilité de Toronto et chargea ces comptables d'examiner les livres du département des Finances, pour constater s'ils étaient tenus convenablement, et en faire la vérification. Je crois que c'était adopter là une ligne de conduite sage et recommandable. Il y avait eu des dépenses considérables durant la guerre. Le ministre désirait s'assurer que, dans ces immenses déboursés, il n'y avait pas eu trop de confusion. Il fit donc venir un groupe de comptables et non seulement il les chargea d'examiner des livres du département des Finances, mais il leur confia de plus la tâche de simplifier les comptes de ce département de façon que leur forme se rapprochât davantage des méthodes adoptées par les grandes institutions financières ou les compagnies de chemins de fer ou les compagnies industrielles. Je vais lire la déclaration publiée dans le rapport du sous-ministre des Finances joint au rapport sur les comptes publics de 1920. Il se lit:

> Dans l'intention de simplifier le bilan et d'en faciliter la lecture, nous en avons fait modifier la forme habituelle sous la direction de M. Geo. Edwards, F.C.A., C.B.E., de la maison bien connue Edwards, Morgan & Company, comptables autorisés, dont le siège social est à Toronto. Le bilan revisé est rédigé d'une manière qui se rapproche davantage des bilans publiés par les banques, les compagnies de chemins de fer et autres établissements financiers. M. Edwards et ses associés ont accordé beaucoup de soins à cette revision sans toucher, en retour, un seul sou. Les maisons commerciales du pays accueilleront sans doute très favorablement le bilan, dans sa nouvelle forme.

Suit le certificat de la maison Edwards, Morgan and Company, comptables autorisés,

daté à Ottawa le 1er décembre 1920 et publié dans le rapport sur les comptes publics de 1920:

Nous avons examiné le bilan du Dominion du Canada, ci-inclus, au 31 mars 1920, de même que le compte des dépenses et recettes pour l'exercice clos à la même date et nous l'avons vérifié en consultant le grand-livre du Dominion. Nous certifions que les états ci-dessus mentionnés exposent avec exactitude les questions dont il est fait mention et telles qu'elles sont établies par le dit grand livre.

Edwards, Morgan & Co.,
Comptables autorisés.

Ottawa, 1er décembre 1920.

Le Gouvernement retint les services de cette maison l'an dernier pour l'examen des comptes publics et des livres de comptabilité du ministère des Finances, bien que les honorables députés de la gauche conservatrice aient dit qu'on avait employé une méthode différente. Nous lui avions demandé de dire à la Chambre si une modification avait été apportée au mode de présentation des comptes publics. Voici le certificat donné par cette maison dont les services, que la Chambre ne l'oublie pas, avaient été d'abord retenus par le parti conservateur et à laquelle le présent Gouvernement avait demandé de dire si, oui ou non, il y a eu changement dans la méthode de présenter les comptes publics de 1924. Ce certificat se trouve dans le rapport sur les comptes publics de cette année:

Nous avons examiné le bilan du Dominion du Canada tel qu'il était au 31 mars 1924, et nous certifions qu'il est conforme à ceux des exercices précédents, en ce qu'il ne mentionne dans la dette nette du Dominion ni les émissions de la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens, ni celles des compagnies comprises dans son réseau, lesquelles sont garanties par le Dominion du Canada. Ces émissions garanties sont indiquées chaque année comme passifs indirects.

GEO. EDWARDS,
De la société Edwards, Morgan & Co.
W. GARTH THOMSON,
De la société Peat, Marwick, Mitchel & Co.

Ottawa, Canada, le 27 janvier 1925.

Etant donné ce certificat, est-il un honorable député qui puisse encore prétendre, dans cette Chambre ou dans le pays, que le Gouvernement actuel a tenté de quelque façon d'agir malhonnêtement envers la Chambre ou le public en séparant les comptes des chemins de fer des autres comptes publics? Je m'étonne que les honorables députés de la gauche conservatrice osent insinuer une telle chose. Ce n'est pas patriotique. Ce n'est pas honnête. Ce n'est pas vrai. Parlez de tromper le public: c'est la meilleure manière de le tromper. L'on ne peut plus douter que, pour ce qui est des voies ferrées, le pays, depuis la Confédération, n'ait tenu des comptes distincts relativement aux montants garantis ou non, et si le présent Gouvernement modifiait cette méthode, cela ne servirait qu'à embrouiller tout l'état des affaires du pays en rendant impossibles les comparaisons entre le coût actuel de l'administration publique et ce qu'il était auparavant et les frais dus à l'étatisation des voies ferrées, dont on fait loyalement l'essai, pour l'heure.

Un mot au sujet de cette question de la régie des chemins de fer nationaux et de la combinaison des comptes relatifs à ces voies ferrées avec ceux de l'administration centrale. Je demande d'abord à mes honorables collègues: Qui a imposé au pays le fardeau résultant du chemin de fer du Grand-Tronc? Qui a donné naissance au réseau National actuel, ou plutôt, non pas tel qu'il existe maintenant, car le présent Gouvernement a tiré, par le moyen de mesures législatives, un régime efficace du chaos laissé par le gouvernement précédent? Ce sont les honorables députés de la gauche conservatrice qui, par une loi, décidèrent que l'on ne devait pas laisser ce réseau ferroviaire en banqueroute déposer son bilan, comme cela s'est vu fréquemment aux Etats-Unis, mais plutôt qu'on devait l'acheter à un certain prix, à la condition qu'il soit fusionné avec le réseau national. Il sied fort bien maintenant à mon très honorable ami et à ses suivants de faire volte-face et d'accuser le présent Gouvernement et le parti libéral au sujet des déboursés énormes que, dit-il l'on n'aurait pas dû ajouter à la dette du pays, quand en réalité nous n'avons été pour rien dans l'étatisation. Des devoirs nous incombent, quant au maintien de l'étatisation des chemins de fer, et je vais tenter de démontrer, dans la suite de mon discours, comment nous avons tâché de remplir ces devoirs et ce que nous avons fait à cet égard. Je puis assurer la Chambre que cela soutient avantageusement la comparaison avec les méthodes usitées par mon très honorable ami durant la courte période de son administration.

Le point que je veux bien mettre en lumière est celui-ci: les chemins de fer nationaux furent remis au Gouvernement et une fois ce transport effectué, le Gouvernement eut à opter entre deux lignes de conduite à suivre. Je m'en rapporte à l'esprit de justice des honorables députés de cette Chambre et du public. Il n'y avait que deux politiques à adopter au sujet de ce vaste réseau ferroviaire: on pouvait l'administrer séparément des services de l'Etat sous la surveillance d'un ministre de la couronne qui serait responsable de tout, exercerait une surveillance complète et rendrait compte de son administration au pays; l'autre politique c'était de soustraire entièrement le réseau national au domaine de la politique, de le confier à une commission pour présider à sa gestion et assisté d'un personnel d'officiers, auxquels on eût laissé la plus grande

liberté d'action, sans aucune domination politique au point de vue du gouvernement.

Il n'y avait pas d'autres alternatives possibles que ces deux-là. Nous nous sommes ralliés à la dernière la croyant plus conforme au désir de l'opinion publique, et propre, plus qu'aucune autre, à assurer loyalement au réseau national de l'occasion de démontrer s'il finira, oui ou non, par rapporter des bénéfices. Mais je le demande à la députation: pour en avoir agi ainsi, pour n'avoir pas assumé aucun contrôle, afin de correspondre au désir du peuple, parce qu'il n'est personne du côté de l'opposition qui ne puisse nier que nous n'avions pas d'autre politique à suivre, va-t-on nous tenir responsables, et reprocher au Gouvernement toutes les dépenses, toutes les dettes, tous les embarras dont le réseau national peut être l'occasion ou la cause? S'il faut que nous en ayons la responsabilité, il nous faut alors en avoir la surveillance et la gestion; mais si nous les avons pas, on ne saurait nous tenir responsables des méthodes employées par l'administration et de ce qui s'ensuit.

Quoi que dise mon très honorable ami de sir Henry Thornton ou de ses collègues, j'ai lieu de penser que le pays se rend compte que sir Henry Thornton est le président le plus capable qu'on ait pu trouver n'importe où. S'il est possible de faire rapporter des bénéfices à ce réseau, on y parviendra mieux sous son administration et avec son génie de direction, qu'avec l'administration et le talent d'aucun autre homme dont les honorables députés de l'opposition puissent donner le nom. Le Gouvernement prendra la responsabilité de la nomination de sir Henry Thornton: cette responsabilité est la nôtre. Nous avons pris notre temps; partout où nous l'avons pu, nous avons pris des renseignements; nous n'avons agi qu'avec précaution. Nous avons songé à divers administrateurs de chemins de fer et quand nous en sommes venus à la conclusion que nous avions mis la main sur le seul homme qui, à nos yeux, possédait réellement les aptitudes voulues pour faire prospérer le réseau national, si la chose était possible, nous avons pris sur nous de lui faire l'offre de la nomination. S'il n'avait pas réussi, c'eût été notre faute d'avoir choisi un administrateur si dépourvu. Dès le premier entretien que j'eus avec sir Henry Thornton, je l'avertis qu'il allait, lui et ses assistants, avoir la responsabilité de l'exploitation du réseau: qu'il n'allait jamais y avoir d'intervention politique, pour leur nuire, en autant qu'il me sera possible et à mes collègues de l'empêcher, qu'on allait leur laisser la plus grande liberté d'action. Sir Henry Thornton s'exprima avec autant de franchise; il déclara

ne pas vouloir assumer la responsabilité de la gestion d'un réseau aussi étendu à d'autres conditions.

Ayant ainsi renoncé à la direction pour la confier à sir Henry Thornton, et le pays ayant ratifié cette manière d'agir, a-t-on le droit de prétendre que c'est le devoir du Gouvernement d'inscrire à ses propres comptes publics ceux des Chemins de fer nationaux, quand, en aucun temps, cette ligne de conduite ne fut suivie et quand un tel procédé ne pourrait amener que de la confusion? Jamais, pas un instant, le ministre intérimaire n'a eu l'idée de prétendre que l'excédent dont il a parlé et dont il a donné les chiffres à la députation, n'avait été réalisé ailleurs que dans l'administration ordinaire du Gouvernement; c'est ainsi qu'on l'a compris. En termes bien précis il a dit à la Chambre qu'à ce moment-là le Parlement avait à étudier l'administration ordinaire du Gouvernement; qu'on allait aussi s'occuper des opérations financières du réseau national, mais que ce serait en temps opportun. Si nous voulons bien tenir compte de cela, il n'y a pas lieu à des divergences de vues parmi nous à ce sujet. J'en conviens, chaque dollar des dépenses publiques effectuées par le réseau national est une dépense dont il faut tenir compte dans l'évaluation des finances du pays. Mais il y a à signaler une grande différence entre le réseau national et l'administration ordinaire du Gouvernement; c'est que le réseau national est de sa nature une entreprise industrielle, administrée au point de vue d'affaires avec le dessein de lui faire rapporter un profit ou un gain. Il n'en est pas de même de l'administration publique. Le réseau national est une compagnie industrielle, dont l'Etat s'est chargé pour un temps plus ou moins long, selon qu'on le jugera; mais c'est tout de même une administration, différent totalement de celle des affaires publiques. J'ai la conviction que la députation en conviendra, et tout le pays de même. Leur état financier s'établit en années civiles, le nôtre en exercices financiers se terminant le 31 mars. Désormais, pour ma part, sur cette question, je m'en tiendrai à la méthode adoptée par le ministre intérimaire des Finances, méthode que lui ont recommandée les hauts fonctionnaires de son département, qu'ont suivie les honorables députés d'en face durant leur administration, et que nous devrons suivre dans l'avenir pour éviter une confusion comme vient d'en introduire dans le débat le discours du chef de l'opposition, quand nous omettons de séparer les affaires ordinaires du pays des finances des chemins de fer.

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

Reprise de la séance

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, avant la suspension de la séance, je m'efforçais d'établir qu'en présentant son exposé financier à la Chambre, le Gouvernement n'avait pas d'autre désir que de fournir au Parlement et au pays les renseignements les plus complets sur la situation financière, et que nous avons suivi dans notre exposé budgétaire, cette année et l'année précédente, les méthodes suivies dans le passé par ce Gouvernement et ses prédécesseurs. J'exprimais aussi notre conviction qu'il ne serait pas dans l'intérêt des services administratifs, dans l'intérêt des chemins de fer, du public ou du Parlement, de prêter à confusion en modifiant ces méthodes de manière à faire entrer l'administration entière des chemins de fer dans la discussion des questions fiscales qu'impliquent la présentation et l'étude de l'exposé budgétaire. Je tiens à réitérer que dans mes commentaires touchant les finances, ce soir, en réponse à mon très honorable ami, je n'entends pas du tout tenir compte des finances du réseau, sauf pour m'occuper des dépenses faites durant notre administration par comparaison avec celles provenant de l'administration de mon très honorable ami et de son parti. Nous n'avons pas voulu, du tout, dans l'exposé financier, égarer ou tromper le public. Le Gouvernement veut que le pays sache qu'il tient un état séparé des affaires des chemins de fer et distinct des finances générales. Nous sommes disposés à accepter toutes les conclusions auxquelles le comité spécialement chargé d'examiner la situation du réseau national en viendra touchant le déficit des chemins de fer, d'année en année, après avoir eu l'occasion d'interroger des experts et obtenu tous les faits. Nous ne voulons pas cacher quoi que ce soit. Notre politique au sujet des chemins de fer, c'est de fournir à la nationalisation une bonne occasion de faire ses preuves—dans la mesure compatible avec les désavantages énormes qui sont le lot du réseau national du fait des circonstances qui ont marqué son établissement. En d'autres termes, nos prédécesseurs ont nationalisé ce réseau en banqueroute et nous avons continué à l'administrer. Je doute fort qu'un legs de ce genre permette ou puisse permettre à la nationalisation de bien faire ses preuves. Cependant, si l'héritage est ainsi, le Gouvernement n'y est pour rien. Nous sommes responsables de prendre les circonstances telles qu'elles sont et de faire de notre mieux pour donner aux chemins de fer toutes les chances possibles. C'est la politique que nous avons énoncée en arrivant aux affaires; c'était notre politique déclarée quand nous en avons appelé au peuple, et c'est la politique que nous entendons suivre relativement aux chemins de fer. Nous ne voulons pas confondre l'état des chemins de fer avec les autres affaires nationales, c'est-à-dire les affaires ordinaires de l'administration.

Comme je l'ai souligné, la critique de l'opposition contre le Gouvernement a porté d'abord sur la façon de présenter les comptes publics. J'ai bien tiré au clair, il me semble, que nous n'avons pas modifié le mode de présenter les comptes. On a accusé aussi le ministre intérimaire des Finances d'avoir présenté ses chiffres, ou l'on a insinué qu'il l'avait fait, en s'écartant de la méthode ordinaire. Je tiens à réitérer qu'il n'y a pas eu la moindre innovation sur ce point. La méthode suivie par le ministre ressemble absolument, comme il apparaîtra à quiconque étudie la question avec soin, à la méthode invariablement suivie par les ministres des Finances pour présenter leur exposé financier à la Chambre. La coutume est la suivante: d'abord, le ministre des Finances déclare ses revenus globaux. Il traite de l'année précédente puis de l'année en laquelle il dépose ses crédits. En s'occupant de l'année écoulée, il dit ce que furent ses revenus, puis il passe aux dépenses ordinaires. Il fait connaître les dépenses ordinaires, puis certaines dépenses au compte du capital, puis des dépenses spéciales. C'est son premier état des dépenses, mis en regard des recettes. En outre, il présente un autre exposé des obligations indirectes attribuées à la dette publique et qui contribuent à constituer le total de la dette nette consolidée.

Ces chiffres comprennent des avances de fonds aux chemins de fer, aux commissions de ports et autres institutions de ce genre, des déboursés au profit de la marine commerciale, tous services qui sont en dehors de l'administration publique ordinaire, mais qui ont reçu des fonds qui doivent figurer dans l'établissement de la dette consolidée. Cette méthode a été suivie à la pratique courante. Puis il dit qu'il faut tenir aussi compte des prêts avancés aux chemins de fer.

Le chef de l'opposition a laissé entendre, s'il ne l'a pas affirmé carrément, que le ministre intérimaire des Finances, en nous faisant son exposé annuel avant le commencement de l'exercice, avait un but inavouable. Le chef de la gauche a condamné cette manière d'agir; il s'est dit surpris de la hâte avec laquelle le ministre des Finances aurait présenté ses évaluations budgétaires, insinuant que celui-ci avait intérêt à les faire accepter avant que les résultats de l'exercice fussent connus. Or, il est avéré que le ministre des Finances, dans ses déclarations de cette année, a exagéré

l'évaluation des dépenses et a estimé trop bas le montant des recettes. S'il avait attendu la fin de l'exercice, il aurait pu compter sur des chiffres beaucoup plus favorables à sa démonstration, comme je le ferai ce soir.

Avant de passer à ce sujet, qu'il me soit permis de rectifier une affirmation du chef de la gauche relative à la date à laquelle il convient de faire l'exposé financier annuel. Notre collègue sait très bien que le moment le plus convenable pour faire cet exposé et pour le discuter, c'est vers la fin de l'exercice et avant qu'on entre dans le nouveau. Pendant longtemps l'année financière finissait le 30 juin et non le 31 mars, comme aujourd'hui. La date a été changée en 1906. Avant cette date, à partir de 1890, le discours sur le budget a toujours été prononcé avant la fin de l'exercice, sauf en 1905. Entre ces deux dates extrêmes, lorsque l'année financière expirait le 30 de juin, l'exposé budgétaire a été fait au mois de janvier 1 fois, en février 1 fois, en mars 6 fois, en avril 3 fois, en mai 3 fois et deux fois en juin, avant l'expiration de l'exercice. Postérieurement à 1906, le discours du budget a été prononcé avant la fin de l'exercice en 1907, 1908, 1910, 1911, 1912, 1915 et 1916. Ce n'est qu'en ces dernières années que le discours financier est venu si tard. En 1919, il a été prononcé le 5 juin; en 1920, le 18 mai, bien tard, ce qui eut pour effet de retarder les travaux parlementaires. En 1921, 1922 et 1923, la discussion générale du budget a commencé en mai. L'année dernière, l'exposé budgétaire a eu lieu le 10 avril et cette année le 24 mars.

Le Gouvernement mériterait plutôt des félicitations pour avoir chercher à hâter l'expédition de nos travaux en faisant connaître de bonne heure son programme budgétaire. Si, comme je l'ai fait observer, on n'avait pas tous les jours entravé la marche des travaux avant l'exposé financier, le Gouvernement eut pu le faire connaître deux semaines plus tôt, et en accordant un mois, disons, pour la discussion du budget, celui-ci aurait pris fin à Pâques, et nous aurions été disponibles pour l'examen des importantes propositions qui sont au programme de la session.

On nous demande de temps à autre quand tel ou tel projet doit venir en discussion. Comment le cabinet serait-il en mesure d'éclairer la Chambre à cet égard quand on connaît les entraves qui sont mises à l'expédition des affaires depuis deux mois? Je reviendrai sur ce sujet avant la fin de mes observations. Mais d'ores et déjà je tiens à dire à la gauche que le Gouvernement était prêt à travailler et tenait ses propositions à la disposition de la Chambre pour être discutées et décidées de bonne heure. Si le débat n'a pu avoir lieu plus tôt, ce n'est pas la faute du Gouvernement, mais celle des membres de cette Assemblée qui l'ont contrecarré de la manière que j'ai rappelée au début.

Je commenterai les chiffres que le ministre intérimaire des Finances a soumis au Parlement. Il a fait son exposé le 24 mars et nous sommes le 30 avril. L'année financière étant venue à expiration le 31 mars, on peut faire une évaluation plus exacte des dépenses et des recettes de l'exercice écoulé. Le ministre avait prévu une recette de 344 millions. Je suis en mesure de donner une évaluation plus exacte quoique un peu même en-dessous de la vérité; s'il y a erreur, je le répète, la prévision reste en dessous de la vérité. Quand on connaîtra les résultats définitifs, quand les derniers recouvrements seront effectués, on s'apercevra, je crois, que les prévisions ont été dépassées. Les prévisions les plus récentes estiment à $344,700,000 au lieu de $344,000,000 les recettes ordniaires.

Examinons maintenant le chapitre des dépenses publiques. Les chiffres de mon honorable ami dépassent passablement la marque. Il estime à $342,177,00 des dépenses des divers services publics lorsque, de fait, elles ne dépasseront pas la somme de $339,884,000.

Mon très honorable ami a estimé à $1,823,000, le surplus des services publics. Or, je prie les honorables membres de prendre note qu'il n'a nullement prétendu que c'est là un excédent—eu égard à la dette nette consolidée; il a dit qu'il s'agissait d'un surplus dans les affaires ordinaires de l'Etat. Les prévisions les plus récentes indiquent que cet excédent pour les divers services de l'Etat atteindra le chiffre de $4,816,000, soit une augmentation de $2,993,000 sur les chiffres que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) a cités dans son exposé budgétaire.

De plus, nous avons opéré la rentrée d'autres recettes que mon honorable ami n'a pas mentionnées, par voie de revenus spéciaux, formant une somme globale de $725,000. Les autres dépenses,—c'est-à-dire la partie qui contribue à former la dette totale,—ont été estimées par mon honorable ami à $19,527,000. Et dans cette somme, il comprend les avances en espèces aux chemins de fer nationaux. En réalité, ces autres dépenses ne s'élèveront guère à plus de $11,602,000; bref, les prévisions de mon honorable ami dépassent la mar-

que de $7,925,000. Sous forme de tableau-statistique, les chiffres sont comme suit:

Prévision pour l'exercice 1924-25		
Chapitre	Prévisions budgétaires au 29 mars	Dernières prévisions au 30 avril
Recettes ordinaires.	$344,000,000	$344,700,000
Dépenses.—Services de l'Etat.	342,177,000	339,884,000
Surplus, services de l'Etat ..	1,823,000	4,816,000
Autres recettes:		
Total des revenus spéciaux ..		725,000
Total des autres dépenses. ..	19,527,000	11,602,000

Sommaire	
Augmentation de surplus, services de l'Etat, sur les prévisions budgétaires..	$ 2,993,000
Revenus spéciaux dont il n'a pas été tenu compte antérieurement..	725,000
Réductions effectuées au chapitre "autres dépenses" antérieurement sur-estimées. ..	7,925,000
Total des sommes épargnées sur les prévisions budgétaires..	$11,643,000
Augmentation de la dette prévue dans le budget..	$13,703,000
A déduire, sommes économisées sur les prévisions budgétaires..	11,643,000
Augmentation de la dette publique consolidée nette d'après les prévisions les plus récentes..	$ 2,059,000

Ces chiffres révèlent que l'augmentation de la dette publique consolidée nette du Canada pour l'exercice 1924-1925, calculée d'après la méthode suivie depuis la Confédération jusqu'aujourd'hui, ne dépassera pas $2,059,000; or, nous avons obtenu ce résultat au cours de l'exercice qui a suivi le budget par lequel le Gouvernement a effectué les réductions tarifaires que l'on sait, aboli un fort pourcentage de la taxe sur les ventes et soulagé le peuple canadien d'une part notable de son lourd fardeau d'impôts. Et maintenant, quel programme mes honorables amis de l'opposition officielle ont-ils à offrir au peuple en regard de l'œuvre que nous avons accomplie? Ils ont critiqué nos méthodes financières; quel programme ont-ils à proposer pour les remplacer? L'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton), dans son amendement, déclare que nous devrions réduire l'impôt sur les ventes et les autres taxes. L'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a dit que nous devrions diminuer l'impôt sur le revenu; mon honorable ami est également un ancien ministre de la Couronne; il a fait partie du cabinet de mon très honorable ami. Et l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) a fait une autre assertion. Il a prétendu que le Canada n'aurait jamais dû importer des marchandises de l'étranger pour une valeur de 700 millions, en chiffres ronds; il est d'avis qu'il aurait été possible de fabriquer tous ces produits au Canada. Le très honorable chef de l'opposition officielle propose comme remède "de la protection, encore de la protection, et toujours de la protection". Il faudrait relever le tarif douanier, à son dire, tandis que l'ex-ministre des Finances dans son cabinet affirme qu'il serait nécessaire de refuser l'accès de nos marchés aux marchandises d'une valeur de 700 millions que nous avons importées et sur lesquelles nous avons prélevé des revenus. Au dire de mes honorables amis de l'opposition officielle, le Gouvernement devrait réduire la taxe sur les ventes; diminuer l'impôt sur le revenu, abolir les droits de douane mais continuer quand même à faire honneur aux obligations du Canada dont les deux tiers représentent des dépenses obligatoires. En effet, les deux tiers des frais administratifs doivent être perçus par le Gouvernement, qui remplit plus ou moins le rôle d'un agent percepteur, pour acquitter les intérêts sur la dette publique; payer les pensions; acquitter l'intérêt dû aux détenteurs d'obligations; verser les subventions aux provinces et rencontrer nombre d'autres dépenses sur lesqueles le Gouvernement n'exerce aucun contrôle. C'est très facile pour mes honorables amis de la gauche de préconiser la réduction des impôts sur toute la ligne; il est impossible toutefois de mettre à exécution un pareil programme et continuer à faire face aux dépenses que comporte l'administration des affaires publiques. La situation du Canada actuellement est bien différente de ce qu'elle a été à aucune des étapes de notre histoire. Il est donc absolument nécessaire de trouver des sources de revenus sans lesquelles le Canada serait peut-être en mesure de faire honneur à ses engagements si ce n'était des conditions résultant de la dernière guerre.

Laissez-moi maintenant discuter la suggestion que fait l'ex-ministre des Finances (l'hon. sir Henry Drayton) dans son amendement et qui, de l'avis du leader de l'opposition, permettra aux progressistes et aux conservateurs de voter contre le Gouvernement. Voici l'amendement:

Il est proposé par sir Henry Drayton, appuyé par M. Baxter:

"La situation au Canada exige instamment la diminution des taxes, surtout de la taxe des ventes et des autres impôts qui ont été augmentés par le Gouvernement actuel; et la Chambre regrette que les états financiers qui viennent d'être soumis n'accusent aucune économie de nature à rendre ces réductions possibles, mais indiquent plutôt une augmentation alarmante de la dette publique."

La lecture de cet amendement nous apprend qu'il n'est composé en grande partie que de généralité et de platitudes ayant pour objet, comme le chef de l'opposition l'a avoué franchement cet après-midi, de s'assurer l'appui des deux groupes de ce qu'il appelle l'opposition, et, que le reste contient des assertions,

non seulement de nature à induire en erreur, mais fausses. L'amendement mentionne "une augmentation alarmante de la dette publique". Cette augmentation, comme je l'ai dit tout à l'heure, ne dépassera pas 2 ou 3 millions. Voilà l'augmentation alarmante dont parle mon honorable ami et bien que l'on sache que les modifications apportées au tarif l'an dernier par le Gouvernement ont diminué les impôts d'une trentaine de millions. Je serai en état de montrer qu'à d'autres points de vue les déclarations contenues dans cet amendement ne méritent pas l'approbation des honorables députés, du moins des progressistes.

D'abord que prouvent ces assertions? Mon très honorable ami a dit cet après-midi qu'il ferait une revue de la conduite du ministère depuis trois ans, Et bien! je vais prendre moi-même ces trois années et je me montrerai plus juste que lui. Je comparerai notre administration des trois dernières années non pas avec les trois années antérieures mais les deux années précédentes, et je déclare à la députation qu'il est prouvé que notre situation financière s'est améliorée, tout d'abord en ce qui concerne nos affaires courantes; deuxièmement, touchant nos chemins de fer et, troisièmement, concernant l'ensemble de la dette, comprenant tous les comptes qui peuvent être groupés. Sous tous ces rapports, notre conduite depuis trois ans démontre que nous avons dépensé moins, que la dette publique a été moins élevée que durant les deux années pendant lesquelles mon très honorable ami le leader de l'opposition a été en grande partie chef du Gouvernement. Que constatons-nous en premier lieu au sujet des affaires courantes d'après les statistiques exactes? Il est incontestable qu'en deux ans le ministère précédent a accru la dette nationale de 174 millions. C'est ce qu'a fait le régime conservateur en 1920-1921 et 1921-1922. Les honorables députés se rappellent que la période de guerre s'est étendue de 1914 à 1918. Puis est venue celle de la démobilisation, en 1918-1919 et 1919-1920. Je n'accorde donc que 1920-1921 et 1921-1822 à nos amis les conservateurs. Ils ont augmenté, comme je l'ai dit, de 174 millions la dette publique de ce pays, prenant les chiffres de la dette au début et à la fin de la période que j'ai mentionnée.

L'hon. M. GRAHAM: Cela ne comprend pas les chemins de fer.

Le très hon. MACKENZIE KING: Non, les dépenses ordinaires. Maintenant en quelle posture se trouve le Gouvernement en ce qui concerne la dette publique? Au lieu d'une augmentation de 174 millions en deux ans, les chiffres nous montrent qu'en trois ans nous avons réduit cette dette de 3 millions. En d'autres termes, la dette publique est aujourd'hui de 3 millions de moins que lorsque nous sommes arrivés au pouvoir. Permettez-moi de citer les montants exacts, en prenant la période des deux ans. Le 31 mars 1920, la dette publique était de 2,248 millions. Le 31 mars 1921, elle était de 2,340 millions. Le 31 mars 1922, elle se montait à 2,422 millions, soit une augmentation nette durant les deux exercices clos le 31 mars 1922, de 174 millions. La dette nette publique consolidée durant les trois ans que ce ministère-ci a été au pouvoir est la suivante: en 1922-1923, elle était de 2,423 millions; en 1923-1924, de 2,417 millions et en 1924-1925, de 2,419 millions, soit depuis 1922 une diminution nette de 3 millions. Voilà ce que l'ex-ministre des Finances appelle une "augmentation alarmante de la dette publique". Qu'il soit bien entendu encore une fois que cette réduction de 3 millions ne comprend pas les déficits des chemins de fer. Nous discuterons à part cette situation des chemins de fer dont nous assumons notre responsabilité. Cependant, les résultats que je viens de mentionner ont été obtenus en dépit du fardeau écrasant que nous ont laissé nos prédécesseurs. Les honorables députés d'en face savent très bien qu'ils avaient assumé nombre d'obligations qu'ils laissèrent en souffrance et que nous avons dû honorer; des obligations qui n'auraient jamais dû être contractées mais qui nous attendaient à l'entrée du ministère.

Voyons donc quelle est la situation de nos chemins de fer. Je vais citer des chiffres pris dans les tableaux préparés par l'honorable représentant de Saint-Laurent (M. Marler). Il me semble que pas un honorable député de la Chambre ne croie que l'honorable représentant de Saint-Laurent ait cherché à atténuer la gravité de cette situation. Je crois ses estimations exactes, autant que j'ai pu les contrôler et j'ai été très socieux de faire vérifier tous les chiffres que j'ai cités par les fonctionnaires du ministère des Finances et du service de la statistique; et en communiquant ces chiffres à la Chambre, ce soir, j'ai parfaitement conscience de la responsabilité qui m'incombe en qualité de porte-parole du Gouvernement. Je trouve que l'honorable député de Saint-Laurent a pris une attitude logique lorsqu'il a dit: Pour arriver à connaître la situation réelle des chemins de fer tenons compte des fonds nouveaux versés au réseau des fonds qu'y ont versés nos prédécesseurs et des sommes avancées aux voies ferrées par le ministère actuel. Quels sont les chiffres? Je citerai d'abord l'époque de trois ans; seulement je maintiens ce que j'ai dit: qu'en trois ans ce Gouvernement a

baillé moins de fonds aux chemins de fer que ses prédécesseurs n'en ont avancé en deux ans, 1920 et 1921. Voici l'état de leurs nouvelles avances au réseau:

1919-20..	$106,000,000
1920-21..	144,000,000
1921-22..	105,000,000
	$355,000,000

De sorte que le total pour les trois ans est de 355 millions; et de 249 millions pour les deux dernières années. Examinons maintenant la situation pendant le régime du Gouvernement actuel: en 1922-1923 nous avançâmes 59 millions. Voilà pour la première année, et il faut mettre ce chiffre en regard des 105 millions avancés par nos prédécesseurs au cours du dernier exercice de leur régime, ou 144 millions pendant l'exercice précédent. Voici ce que nous avons avancé aux chemins de fer:

1922-23..	$59,000,000
1923-24..	85,000,000
1924-25..	76,000,000

Je prends les derniers chiffres contrôlés et je réponds de leur exactitude. En trois ans nous avons avancé 222 millions en fonds nouveaux, contre 355 millions avancés par nos honorables amis de l'autre côté en trois ans ou 249 millions en deux ans. Autrement dit nous avons avancé 29 millions de moins en trois ans que nos honorables ami en deux ans. Prenons maintenant la dette d'ensemble, expression qu'a employée l'honorable député de Saint-Laurent, s'il ne l'a pas inventée, et qui me paraît admirable pour élucider la situation. Disons que la dette d'ensemble réunit toutes les dépenses administratives proprement dites du Gouvernement, toutes les avances soit en espèces soit par voie de garanties aux chemins de fer, et toutes les sommes levées par les chemins de fer nationaux eux-mêmes sans la garantie de l'Etat. Que nous révèle la dette d'ensemble ainsi supputée? Elle révèle qu'en deux ans le ministère précédent a dépensé 106 millions de dollars de plus que n'a déboursé le Gouvernement actuel au cours de trois ans. L'accroissement de la dette nette consolidée et de la dette des chemins de fer pendant les deux derniers exercices du ministère actuel a été de 205 millions de dollars. L'augmentation pendant ces trois exercices du présent Gouvernement de la dette d'ensemble, dette nette consolidée et du réseau ferroviaire, se chiffre à 99 millions, selon les plus récentes statistiques. En d'autres termes le gouvernement précédent fit accroître la dette en moyenne d'environ 102 millions de dollars en 1920-1921 et 1921-1922; tandis que le Gouvernement actuel n'a augmenté la dette d'ensemble que de 33 millions par année en 1922-1923, 1923-1924 et 1924-1925.

Me sera-t-il permis maintenant de revenir et de présenter à la Chambre un exposé de la situation en tant qu'elle intéresse les opérations administratives ordinaires, un exposé conçu dans une autre forme mais qui corrobore exactement l'état que j'ai communiqué à la Chambre tout à l'heure. Une manière de comparer les avances effectuées par les ministères antérieurs est de confronter les bilans respectifs des divers exercices. Cela, les honorables membres peuvent le faire sans difficulté. Si les honorables membres veulent bien comparer les bilans des différents exercices en ce qui concerne les dépenses et les recettes ordinaires ils verront que ces bilans accusent pour les deux derniers exercices de nos prédécesseurs un déficit de 173 millions dans les dépenses ordinaires; et que les bilans de trois exercices réunis du ministère actuel accusent un excédent net de trois millions de dollars. J'ai les chiffres ici et si la Chambre veut bien le permettre, je les ferai consigner au hansard sans en donner lecture. Ces chiffres indiquent le total des recettes, les dépenses divisées en dépenses ordinaires et avances hors de l'ordinaire, puis le déficit ou le surplus pour les différents exercices. Ce tableau indique clairement la source d'information et explique tout ce qui peut être sujet à contestation.

Exercice	Total des recettes	Dépenses: Ordinaires d'administration	Avances extraordinaires	—Déficit + Surplus	
1919-20..	350 millions	740 millions	46 millions	—436 millions	
1920-21..	436 "	418 "	110 "	— 92 "	} —173 millions
1921-22..	382 "	365 "	98 "	— 81 "	
1922-23..	403 "	350 "	84 "	— 31 "	
1923-24..	406 "	344 "	26 "	+ 36 "	} + 3 millions
1924-25..	344 "	339 "	7* "	— 2 "	

*Obtenu en déduisant des avances aux chemins de fer, etc., considérées comme valeurs improductives, les 4 millions de la Roumanie et de la Grèce, lesquels vu les opérations de l'exercice, ont été convertis, suivant l'habitude en pareille circonstance, de valeurs improductives en valeurs productives.

Mes honorables collègues verront, j'espère, que j'ai raison de dire encore une fois qu'après deux ans de leur régime, les conservateurs ont laissé un déficit net de 173 millions, tandis que le Gouvernement actuel peut au moins dire au bout de trois ans qu'il a réduit la

dette nette consolidée et réalisé un surplus de 3 millions de dollars.

L'honorable député dit dans son projet de résolution que la situation du pays exige un dégrèvement d'impôts. C'est bien facile à dire, mais il s'agit de savoir ce qu'on entend par "exige un dégrèvement d'impôts". A certains points de vue, la situation exige qu'on les augmente considérablement. Il reste encore à acquitter tout le capital engagé pour la guerre et je ne sais pas quand on pourra en payer seulement une partie, si l'on s'en tient aux impôts actuels. Je ne discuterai pas ce sujet aujourd'hui, mais voici ce que je tiens à signaler à la Chambre: Bien qu'un dégrèvement d'impôts soit toujours à désirer, le Gouvernement actuel est dans l'impossibilité de les réduire plus qu'il ne l'a fait, à cause des charges que lui a léguées son prédécesseur qui constitue aujourd'hui l'opposition. Je crois pouvoir prouver que ces charges sont dues à la manière dont nos honorables collègues vis-à-vis ont administré les finances du pays pendant qu'ils avaient la direction des affaires publiques. D'abord, comme je l'ai déjà dit, il y a un fait patent, incontestable: c'est que tout le capital engagé dans la guerre, soit $1,760,000,000, consistait en argent emprunté. On ne s'est point servi d'impôts pour défrayer la guerre ni la démobilisation pendant les six années qu'elles ont duré. Tout a été payé avec de l'argent emprunté. Pourtant, on nous blâme parce que nous ne diminuons pas les impôts. Combien paie-t-on actuellement d'intérêt par année sur ce capital emprunté pour la guerre et la démobilisation? Environ 90 millions de dollars. Est-ce juste d'en faire le reproche au Gouvernement actuel? On ne peut pas réduire cet intérêt tant qu'on n'aura pas amorti le capital et l'on ne pourra amortir le capital sans avoir plus de revenus, lesquels revenus doivent venir du fisc. Non seulement les honorables membres de l'opposition ont financé la guerre avec de l'argent emprunté, mais ils ont aussi emprunté jusqu'à concurrence de 13 millions pour combler les déficits ordinaires de l'administration pendant cette même période. Voilà un autre fait qu'on ne peut pas contester.

En outre, non seulement nos honorables collègues vis-à-vis ont conduit la guerre en empruntant, mais étant donné la façon dont ils ont effectué ces emprunts, il est très difficile pour le Gouvernement qui leur a succédé et aussi pour ceux qui lui succéderont par la suite de faire face à la situation. Ils ont émis une grande quantité de bons exonérés d'impôts. Il y avait une différence entre ne pas avoir assez de confiance dans le patriotisme de ceux qui étaient le mieux placés pour le manifester et aller jusqu'à leur faire payer sous forme d'impôts une partie des frais de la guerre, alors que d'autres sacrifiaient leur vie au front, il y avait une différence, dis-je, entre cela et ne pas avoir assez de confiance dans le patriotisme des riches particuliers et des riches sociétés de ce pays pour croire qu'ils achèteraient les bons garantis par l'Etat sans que ces bons soient exonérés d'impôts. Cette exemption représente une somme très considérable. J'ai ici un relevé donnant ces différents emprunts, les taux auxquels ils ont été émis et le reliquat des sommes dues en 1924. Si on veut bien me le permettre, je ferai consigner au hansard ce relevé qui est le suivant:

OBLIGATION DU CANADA NON IMPOSABLES

	Emprunt domestique pour cent	Première émission	En cours le 1er déc. 1924	
1915-25..	5	$ 100,000,000	$ 42,014,500	Balance convertie en émissions ultérieures.
1916 31..	5	106,706,300	52,931,600	Balance convertie en émissions ultérieures.
1917-37..	5	172,926,800	90,166,900	Balance convertie en émissions ultérieures.
1917-22..	5½	230,737,950	.....	Rachetées.
1917-27..	5½	69,051,900	63,437,250	Balance convertie en émissions ultérieures.
1917-37..	5½	246,366,450	236,298,850	Balance convertie en émissions ultérieures.
1918-23..	5½	172,471,150	.....	Rachetées.
1918-33..	5½	446,663,800	446,658,800	
		$1,544,924,350	$931,507,900	

Les frais d'intérêt par année, aux taux ci-dessus désignés des $931,507,900 de débentures non imposables qui se trouvaient en circulation le 31 décembre 1924 se montent à $50,307,369.50.

L'hon. M. GRAHAM: Cela suffirait presque pour exploiter les chemins de fer.

Le très hon. MACKENZIE KING: Voilà les taux auxquels les honorables députés ont mis ces obligations en circulation. J'ai cherché à calculer l'estimation de ce que le pays perd en taxe sur le revenu de ces valeurs. Comme je l'ai dit, nous devons payer les intérêts tous les ans et, cependant, les honorables députés qui portent la responsabilité de l'émission de ces valeurs prétendent que la situation du pays demande une réduction des impôts. Voyons combien nous perdons en

impôts sur le revenu par ces obligations exemptes de taxe. Mon très honorable ami a déclaré l'autre jour qu'il ne croyait pas qu'on puisse préparer une estimation indiquant ce qui est perdu de cette manière. Ce n'est pas l'avis des fonctionnaires du ministère des Finances qui sont habitués à traiter ces questions et pensent qu'ils peuvent donner une estimation raisonnable, et ce qui suit est basé sur des calculs penchant plutôt du côté de la modération. Quand le revenu total d'un individu est de $100,000 mais ne dépasse pas la division suivante, le taux de l'impôt par $1,000 est de $630. Quand le revenu total dépasse $200,000 mais n'excède pas la division suivante, ce taux est de $714. Quand le revenu total est de $500,000 et plus, la taxe est de $745.50. Quand le revenu total excède un million, la taxe est de $766.50. Si la moyenne du revenu des détenteurs d'obligations exemptes de taxe dépasse $100,000—et on peut regarder ce chiffre comme approximativement juste—la perte de revenu pour l'année civile de 1925 se monte à $18,487,958. Ce calcul est basé sur l'hypothèse que la moitié de ces obligations sont détenues par des particuliers, qui payeraient $15,846,821; et l'autre moitié par des compagnies dont l'impôt additionnel serait de $2,641,137, formant un grand total de $18,487,958. Je suis prêt à ajouter que cette estimation peut ne pas être exacte. Ce n'est qu'une estimation, mais des financiers d'expérience la croient juste et raisonnable. Cela démontre une autre des difficultés que le Gouvernement éprouve quand on lui demande de réduire les impôts.

Non seulement l'ancien gouvernement a payé les frais de la guerre sans imposer un sou de taxe dans ce but, non seulement il a émis des obligations exonérées d'impôts pour lesquelles nous devons payer des intérêts annuels de 50 millions et qui font perdre au pays 18 millions en impôt sur le revenu, mais si on examine les méthodes employées par les honorables députés de la gauche pour trouver des fonds, on verra que la méthode qu'ils préféraient, pendant la guerre et surtout après la guerre, était d'émettre des emprunts à long terme et à intérêt élevé, des termes trop longs et des intérêts plus élevés que de raison. Nous ne pouvons racheter ces emprunts. Ils échoient à certaines époques et, jusque-là, ils portent ces taux élevés d'intérêt. Je vais citer des chiffres à la Chambre touchant certains d'entre eux. Je ne les examinerai pas tous, mais je prierai la Chambre de donner une attention particulière au dernier emprunt émis par l'ancien gouvernement pour le comparer avec le premier emprunt du Gouvernement actuel. Je ne discuterai pas les emprunts lancés au cours de la guerre, emprunts dont les intérêts étaient élevés, mais je passerai de suite à la période d'après-guerre, subséquemment à la démobilisation, à l'époque où mon très honorable ami était premier ministre du pays et alors que l'honorable député de York-Ouest l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton), qui a présenté le présent amendement à la Chambre, dirigeait les finances du Canada. En octobre 1920, le Gouvernement de mon très honorable ami a lancé un emprunt garanti de 25 millions à vingt ans. Le taux d'intérêt était de 7 p. 100 et les frais annuels d'intérêt de $1,750,000. Cette émission s'est vendue à 96.20. En décembre de la même année le même très honorable ministre de l'époque a émis un autre emprunt garanti de 25 millions. Dans le mois de décembre de la même année, mon très honorable ami fit une nouvelle émission garantie de 25 millions, au taux de 7 p. 100, représentant un intérêt annuel de $1,750,000. Cet emprunt rapporta 94.05. Dans le mois de février 1924, le Gouvernement actuel fit une émission garantie remboursable dans 20 ans, non pas à 7 p. 100, mais à 5 p. 100, dont l'intérêt représente $2,500,000, par année; et cet emprunt rapporta 97.81. D'où il suit que nous payons actuellement, et que nous payerons jusqu'en 1940, un million de plus en intérêt sur les 50 millions empruntés par nos honorables amis de l'opposition, que nous aurons à acquitter sur les 50 millions empruntés par le Gouvernement actuel en 1924. Etant donné la diminution du taux d'intérêt dans l'intervalle, cette émission à long terme, au moment où l'intérêt était au maximum de 7 p. 100, témoigne d'une incompétence manifeste en matière de finance.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oh! oh!

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami prend la chose en riant, mais il s'agit ici de l'argent des contribuables et non pas du sien. Comparons encore le dernier emprunt du ministère précédent avec le premier emprunt du Gouvernement actuel. Dans le mois de juillet 1921, l'ex-ministre des Finances fit une émission garantie de 25 millions, remboursable dans vingt-cinq ans, à 6½ p. 100, représentant un intérêt annuel de $1,625,000; et elle rapporta 92.05. Quelques mois seulement après, en mars 1922, le Gouvernement actuel fit sa première émission garantie de 11 millions. Remboursable dans trois ans et portant intérêt à 5 p. 100, soit $550,000 par année, elle se vendit 99.03. J'ajouterai que le ministre intérimaire des Finances a remboursé cette année quelques-uns des emprunts échus au cours de ces derniers mois, et en profitant des conditions du marché il a pu réduire de $2,643,264.92 le service des intérêts annuels. Voilà le résultat de son excellente

administration financière cette année. Cependant, l'on demande aux honorables membres du parti progressiste et à cette Chambre d'approuver un amendement censurant le Gouvernement à cause de sa mauvaise administration financière.

Autre chose qui contribue à expliquer pourquoi les impôts que nous avons à payer ne peuvent être réduits. L'opposition, lorsqu'elle dirigeait les affaires, paya dix millions les actions du Nord-Canadien, lesquelles, d'après un rapport de l'ex-ministre des Finances même (sir Henry Drayton) ne valaient pas cinq cents, et qui ne représentaient pas non plus, la moindre mise de fonds. L'intérêt accumulé sur cette somme, calculé à 5½ p. 100 en moyenne, et ajouté chaque année au principal, représenterait $3,808,167. Sans l'obligation d'acquitter ces sommes considérables, le Gouvernement actuel pourrait réduire le loyer. (*Exclamations.*) Je veux dire les taxes. Je ne me trompais, tout de même guère, car loyer est un terme fréquemment employé en parlant d'hypothèque. Les honorables membres de l'opposition ont chargé les contribuables d'une hypothèque de deux milliards tout près, comportant pour ce Gouvernement et ses successeurs l'obligation d'en acquitter l'intérêt, et c'est la raison qui empêche de diminuer les taxes aussi vite que le désirent les honorables députés des gauches (conservateurs-progressistes).

Arrêtons-nous un instant au National-Canadien. Quelle est la situation? Il est vrai que ce réseau coûte très cher au pays, mais si les chiffres signifient quelque chose, ils indiquent que même dans le cas du National-Canadien, la situation s'est beaucoup améliorée depuis l'avènement du Gouvernement actuel. Voyons les résultats de l'exploitation. Elle se soldait pour l'année civile de 1920. Lorsque l'opposition était au pouvoir, par un déficit de 32 millions. L'année suivante, le déficit était de 11 millions, tandis que, en 1922, elle se soldait par un surplus de 4 millions. Cette année-là, le Gouvernement actuel n'était en fonction que depuis trois mois. Le surplus atteignait 21 millions en 1923 et 17 millions en 1924. Voyons maintenant le déficit total, frais obligatoires compris. Il était de 74 millions en 1920; 72 millions ou un peu plus en 1921; 58 millions en 1922; 52 millions en 1923; et 54 millions en 1924. En d'autres termes, avec le changement de gouvernement, ces déficits sont descendus graduellement de 70 à 50 millions, en chiffres ronds.

Il y a aussi la marine commerciale canadienne, autre gaspillage dont l'opposition est responsable et qui a coûté 74 millions, dépense absolument inutile après la guerre, alors qu'il était de toute évidence que les navires ne serviraient jamais aux fins auxquelles on les prétendait d'abord destinés. Je n'insisterai pas, car tous les honorables députés connaissent les détails de cette entreprise particulière.

Je pourrais mentionner bien des questions soulevées au cours de ce débat; par exemple, celles qu'a étudiées l'honorable représentant de Chambly-Verchères (M. Archambault). A ce sujet, personne n'admettra le mot d'ordre du leader de l'opposition (le très hon. M. Meighen) qu'aucun gaspillage ne s'est produit pendant la guerre, que tous les contrats furent exempts de scandales, et que l'on a rendu compte de tous les fonds jusqu'au dernier sou. Une étude des comptes publics révèle que l'on a ajouté de lourdes obligations à la dette du pays à la suite des opérations financières de l'époque. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour exposer les innombrables obligations qu'ont contractées nos amis de la gauche sous divers rapports: Les bassins de radoub d'Esquimalt; les têtes de ligne sur l'Atlantique; l'achat d'édifices comme celui de l'édifice Daly pour lequel on a donné un million de dollars à l'ancien président de la Home Bank juste avant la défaite du parti conservateur; l'achat de brise-glaces; des obligations contractées au sujet de la Dominion Iron & Steel, dont on a laissé le règlement à ce Gouvernement et qui s'élevaient à plusieurs millions de dollars; des obligations relatives à l'acquisition du Grand-Tronc, que nous avons dû régler; toutes ces sommes ont été ajoutées à la dette et il nous est difficile d'administrer les affaires du pays avec des impôts moins élevés. Il est bien facile de parler de réduction des impôts. Mais s'il est impossible, de réduire les impôts à notre gré, je le répète, c'est à cause des lourdes obligations que l'ancien régime nous a léguées, après les avoir créées.

Maintenant, je passe à une autre déclaration que l'on trouve dans l'amendement de mon honorable ami l'ancien ministre des Finances. Il dit qu'il n'y a aucun signe d'économie. Cela n'est pas exact. Je vais soumettre certains états à la Chambre et laisser les honorables députés à même de juger si on a raison de critiquer le Gouvernement actuel sous ce rapport. D'abord, cette prétention ne tient pas debout si on étudie les réductions effectuées dans les dépenses du pays. Voyons quel a été le total des déboursés par tête. Je vais citer les chiffres sur les dépenses des dernières années. Je désire insérer tout l'état dans les *Débats*, mais pour le moment j'en donnerai un sommaire. Pour l'exercice 1921-1922, le grand total des déboursés du pays a été de 464 millions de dollars. Pour les an-

nées suivantes ces déboursés ont été comme suit:

1922-1923	$434,000,000
1923-1924	370,000,000
1924-1925	361,000,000

Et, si nous prenons les chiffres revisés comme nous les avons ce soir, le dernier montant cité est de 361 millions; ces chiffres ne dépasseront pas 350 millions. En d'autres termes, 1925 indique une réduction dans le total des déboursés, tout en indiquant une réduction de 114 millions, si on les compare avec les chiffres de 1922, alors que ce Gouvernement prit la direction des affaires. Mes honorables amis prétendront-ils qu'il n'existe aucun signe d'économie dans ce cas? Et qu'est-ce que ces chiffres indiquent sous le rapport du total des déboursés par tête de population? Voici un sommaire de ces chiffres:

	Par tête
1922	$51 77
1923	47 50
1924	39 36
1925	37 51

En d'autres termes, les déboursés par tête en 1925 égalent environ les trois quarts de ce qu'ils étaient en 1922. Pour chaque somme de $4 que nos amis de la gauche dépensaient à l'époque de leur défaite, ce Gouvernement en dépense trois. C'est là la meilleure preuve quant à savoir si oui ou non il y a eu économie.

Le tableau suivant indique les réductions totales dans les dépenses:

Budget de	Exercice	Total, dépenses générales facultatives	Total, dépenses générales obligatoires	Grand total de déboursés
1922	1921-1922	$157,000,000	$307,000,000	$464,000,000
1923	1922-1923	143,000,000	291,300,000	434,000,000
1924	1923-1924	141,000,000	230,000,000	370,000,000
1925	1924-1925	.....	.....	350,000,000

1925 indique une réduction de 20 millions dans le total des déboursés si on compare à 1924.

1925 indique une réduction de 114 millions de dollars comparativement à l'ensemble des déboursés de 1922.

Prenons les crédits de cette année. Les honorables députés ont ces crédits en main; prétendront-ils qu'il n'y a aucune preuve d'économie d'après les chiffres qui s'y trouvent? Consultez les crédits à la page 4 et étudiez le sommaire pour tout l'exercice. Que trouve-t-on? Le grand total pour l'exercice 1924-1925 est de 348 millions, tandis que le grand total pour l'exercice 1925-1926 est estimé à 342 millions, soit une réduction de $6,933,000.

J'admettrai qu'il peut y avoir, qu'il y aura probablement, d'autres crédits à ajouter; mais si les honorables députés examinent les sommes requises pour les divers services, ils remarqueront que tous à peu près, à l'exception d'un ou deux qu'il est facile d'expliquer, accusent des réductions importantes. La liste suivante fera voir quelques-unes des réductions effectuées cette année dans les crédits des départements, comparativement aux crédits de l'an dernier:

Administration de la justice	$ 35,700
Service législatif	89,850
Agriculture	103,500
Immigration et Colonisation	708,000
Santé	35,000
Institutions scientifiques	81,824
Travail	28,000
Affaires indiennes	46,542
Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest	26,000
Terres et Parcs fédéraux	65,588
Divers	3,429,525
Commerce	806,855
Travaux public, capital	3,106,345
Travaux publics, revenu	949,316
Travaux publics, perception du revenu	36,100

J'oserai dire que jamais, dans des circonstances semblables, on n'a présenté au Parlement un budget comportant autant de réductions sur les crédits de l'année précédente. Ce Gouvernement a travaillé jour et nuit durant les mois précédant l'ouverture de la Chambre pour examiner attentivement les crédits des divers départements afin de pouvoir être en état de présenter à la Chambre une réduction considérable, en dépit des réductions énormes effectuées les années précédentes.

De plus, il y a des augmentations qui sont plus apparentes que réelles. Prenez, par exemple, le département des Postes, où l'on a signalé une augmentation. A quoi cela est-il dû? Cela est dû à la revision des salaires par la Commission du service civil qui a effectivement réuni l'indemnité de vie chère au salaire. Le crédit de cette année comprend un montant qui était pris jusqu'ici dans les crédits généraux des gratifications. De sorte qu'il paraît y avoir une augmentation de $1,668,515, alors qu'il y a réellement une réduction de $288,573. Puis il y a les Douanes et l'Accise, où il paraît une augmentation de $635,943; cela est également dû à des augmentations statutaires, à l'achèvement du nouveau classement de ce département par la Commission du service civil, classement pourvoyant à la fusion de l'indemnité de vie chère avec le salaire, et cela est aussi dû à de nouvelles mesures prises pour faire cesser la contrebande. Il y a ensuite le département de la Défense nationale, dont les services paraissent accuser une augmentation de $243,220. La vérité est que les services militaire et naval réunis accusent une diminution. Dans le service de l'Air, il y a une augmentation de $319,850 dans le montant destiné à l'achat d'avions. On a besoin de cela d'abord pour faire des reconnaissances au-dessus des forêts,

dans l'intérêt des diverses provinces; ceci résulte de ce que le département de la Défense a pris charge du service des reconnaissances aériennes, service relevant autrefois d'autres départements.

Voici un résultat qui parle par lui-même et qui devrait impressionner les honorables députés d'en face. Mais tournez deux pages et regardez la liste des crédits du gouvernement civil. Qu'y trouvons-nous? J'aimerais à voir publier dans le hansard les deux colonnes faisant voir la comparaison quant aux réductions ou aux augmentations des crédits pour les deux années 1924 et 1925:

CRÉDITS DU GOUVERNEMENT CIVIL

Détails	Comparaison avec le budget de 1924-25	
	Augmentation	Diminution
	$ c.	$ c.
Bureau du secrétaire du Gouverneur général—		
Appointements, y compris celui du secrétaire du Gouverneur général, en sus du traitement autorisé par le chap. 4, S.R., $3,600	875 00	
Dépense casuelle		
Agriculture—		
Appointements		1,730 00
Dépense casuelle		
Bureau de l'Auditeur général—		
Appointements, y compris Auditeur général, $10,000 de supplément à 7-8 Edouard VII, chap. 6	33,151 30	
Dépense casuelle		24,500 00
Commission du Service Civil—		
Salaires		3,160 00
Dépense casuelle		10,000 00
Douanes et Accise—		
Appointements		
Dépense casuelle		
Affaires extérieures—		
Appointements	4,775 00	
Dépense casuelle		4,500 00
Finances—		
Appointements		27,505 00
Dépense casuelle		10,000 00
Inspecteur général des banques, appointements et dép. casuelle		
Santé—		
Appointements	2,752 50	
Dépense casuelle		
Bureau du Haut-Commissaire—		
Appointements	540 00	
Dépense casuelle		20,637 00
Immigration et Colonisation—		
Appointements		465 00
Dépense casuelle		
Affaires indiennes—		
Appointements		1,000 00
Dépense casuelle		
Assurance—		
Appointements	4,800 00	
Dépense casuelle		
Intérieur—		
Appointements		63,867 75
Dépense casuelle		5,000 00
ustice—		
Appointements		743 33
Dépense casuelle, y com. $2,000 p. le bureau du Solliciteur général.		
Travail—		
Appointements		2,785 00
Dépense casuelle		
Marine et Pêcheries—		
Appointements		12,280 00
Dépense casuelle		

BUDGET DES ADMINISTRATIONS CENTRALES, 1925-1926

Ministère	Comparaison avec le budget de 1924-25	
	Augmentation	Diminution
	$ c.	$ c.
Mines—		
Appointements		3,500 00
Dépense casuelle		
Défense nationale—		
Appointements		18,757 00
Dépense casuelle		
Bur. des brevets et des droits d'aut.		
Appointements		1,560 00
Dépense casuelle		2,000 00
Bureau de poste—		
Appointements, y compris le montant requis pour payer le préposé à la machine à poinçonner les cartes Holleritch, d'après le décret du Conseil C.P. 156-2521 en date du 24 décembre 1923	34,211 00	
Dépense casuelle	50,000 00	
Conseil privé—		
Appointements	945 00	
Dépense casuelle		
Archives publiques—		
Appointements		7,505 00
Dépense casuelle	1,000 00	
Imp. et pap. publiques—		
Appointements, y compris $500 à Fred Cook comme sec. du Comité des imp. et de la pap. du Gouvernement	1,820 00	
Dépense casuelle		
Travaux publics—		
Appointements		18,665 00
Dépense casuelle		
Chemins de fer et Canaux—		
Appointements	2,497 30	
Dépense casuelle		
Royale genda. à cheval du Canada—		
Appointements	520 00	
Dépense casuelle		600 00
Secrétariat d'Etat—		
Appointements		9,030 00
Dépense casuelle		3,500 00
Rétablissement des Soldats dans la vie civile—		
Appointements		7,320 00
Commerce—		
Appointements		38 32
Dépense casuelle		2,000 00
Credit nonrequis pour 1925-26		45,755 00
		170,516 30

L'on verra qu'il y a diminution de $170,516.30 dans le budget des administrations centrales de cette année comparativement à celui de l'an dernier; et ce budget tient compte des augmentations régulières des employés civils. Comment se fait-il que, nonobstant les augmentations annuelles, nous ayons pu effectuer une réduction de plus de $170,000? On y est arrivé en continuant à diminuer le nombre des employés permanents. Mes honorables amis disent qu'il ne s'est manifesté aucun indice d'économie à cet égard. Que s'est-il réellement produit dans l'administration publique au cours des trois ou quatre dernières années? Les chiffres suivants présentent quelque intérêt à cet égard:

RÉDUCTION DU NOMBRE DES EMPLOYÉS CIVILS

	Personnel	Diminution	Dépenses	Dimunition
			(Mois de janvier)	
Service civil—				
Janv. 1922	41,094	.....	$ 4,985,613	
Janv. 1924	*38,062*	3,032	*4,746,694*	$ 238,919
			(équivalant à environ 2 millions ¾ par année.)	

Le budget de 1925-26 indique une nouvelle réduction d'environ 100 dans le nombre des employés civils durant 1924-1925.

	Personnel	Diminution	Dépenses	Diminution
			(Mois de janvier)	
Défense nationale—				
Janv. 1922	4,896	.....	$ 511,176	
Janv. 1925	*4,233*	663	*452,979*	$ 58,197
			(équivalant à environ ¾ de million par année.)	

DIMINUTIONS DANS LES SERVICES DE L'ADMINISTRATION

	Personnel	Diminution	Dépenses	Diminution
			(Exercice)	
Royale gendarmerie à cheval du Canada—				
31 déc. 1921	1,676	.....	1921-22 $ 3,527,570	
31 déc. 1924	*986*	690	1924-25 $ *1,999,872*	$ 1,527,698

Autrement dit, depuis que le présent Gouvernement est entré en fonction, dans trois services: ceux de l'administration centrale, de la défense nationale et de la royale gendarmerie à cheval, on a diminué le personnel d'au moins 4,485 pour ne pas dire 5,000, et on a économisé annuellement en salaires la somme de $5,000,000.

Me permettrait-on de consacrer encore quelques instants à une autre comparaison? C'est l'ex-ministre des Finances qui a parlé d'économie et de la réduction des impôts. Pour un instant je vais faire un parrallèle entre sa gestion financière et celle du ministre intérimaire des Finances. A ce sujet le tableau ci-dessous met bien en évidence la comparaison.

ÉTAT COMPARATIF DES FINANCES, EXERCICES 1924-1925 ET 1920-1921

Exercices	Total des recettes	Augment. due aux impôts	Par tête
	$	$	$ c.
1920-21	434,386,573	369,010,605	41 99
1924-25 (prévision)	344,000,000	294,000,000	31 38

Ce qui démontre que par tête le poids des impôts est de trois-quarts moins lourd cette dernière année qu'il ne l'était sous le gouvernement précédent, ou pour présenter la chose sous une autre forme, au lieu d'un dollar qu'il payait en impôts le contribuable canadien ordinaire en 1921, quand mon honorable ami était à la tête des Finances, ce contribuable ne paie aujourd'hui soixante-quinze cents et pour le tout mettre en dollars, au lieu de $4 qu'on versait au trésor par tête sous le gouvernement de mon honorable ami, on en verse $3 aujourd'hui par personne. Autrement dit, le Gouvernement actuel perçoit en 1925, 75 millions de moins en impôts que n'en a perçus l'ancien ministre des Finances.

Pour bien faire voir à la députation comme c'est difficile pour tout gouvernement d'opérer de nouvelles réductions d'impôts, je me permettrai une autre comparaison.

Sur le produit des impôts, il nous faut faire face à ces obligations extraordinaires dont j'ai parlé comme de la nature des dépenses obligatoires aux intérêts de notre dette de guerre, aux subventions aux provinces à une partie du déficit du réseau ferroviaire ou d'autres de cete sorte: pour tout cela nous avons à pren-

dre $294,000,000 sur le produit des impôts. Après avoir pourvu à ces dépenses obligatoires il nous reste environ 99 millions pour l'administration ordinaire des affaires du pays, soit de $10, à $11 par personne. Si nous comparons avec la dernière année du gouvernement de sir Wilfrid Laurier, ces 99 millions que nous donne l'impôt doivent servir à ce qui, en 1911, n'exigeait que 81 millions des recettes nettes des impôts. Le chiffre de la population s'étant accru, il s'ensuit qu'aujourd'hui la moyenne en dollars par tête est moins élevée, malgré la hausse de 50 p. 100 dans le coût des choses nécessaires et du service. Prenons d'autres part la dernière année d'avant-guerre, sous le gouvernement de sir Robert Borden, 1913-1914. On avait perçu alors 127 millions. En déduisant 11 millions pour les subventions aux provinces il restait en impôts au Dominion 116 millions, à comparer à 80 millions pour la dernière année du régime de sir Wilfrid Laurier: c'était un accroissement de 43 p. 100 au fardeau du peuple canadien au cours des trois premières années du régime conservateur.

Lors de la dernière année du régime de sir Robert Borden il fallait un chiffre d'impôts de 116 millions en 1913-1914 pour correspondre aux 99 millions que représentent les impôts, malgré l'augmentation du coût des choses nécessaires et des frais d'administrations.

L'honorable député de York-Ouest nous fait le reproche, dans son amendement, d'avoir ajouté 13 millions, cette année, à la dette nationale. La vérité est, comme je l'ai démontré, que l'augmentation n'est que de deux millions. Voyons donc, d'autre part, de combien il a augmenté la dette. Nous l'avons augmentée en 1925 de deux millions; or, l'honorable député de York-Ouest, avec 75 millions de dollars de plus que nous ne percevons des impôts, l'augmentait en 1921, de 92 millions de plus que nous. En d'autres termes, en cette seule année nous avons amélioré notre position financière de 165 millions de plus qu'au cours de cette année-là de son exercice du pouvoir.

Je regrette d'abuser des instants de la Chambre, en citant ces chiffres, mais ils sont nécessaires, je crois, pour établir clairement la situation du Gouvernement actuel touchant la manière dont il s'efforce de traiter la dette, les impôts et les questions d'économie, et je prétends qu'à considérer les désavantages auxquels nous sommes en butte depuis notre arrivée au pouvoir, la situation économique du pays et le malaise mondial, et les lourdes obligations auxquelles nous devons faire face, aucun gouvernement n'aurait pu faire mieux dans les circonstances.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Mes commentaires touchant ces questions de dette publique, d'impôt et d'économie, à propos de l'amendement de mon honorable ami d'York-Ouest, s'appliquent également à une partie de l'assertion faite par mon honorable ami le chef des progressistes (M. Forke), dans l'amendement qu'il a proposé mais que les règlements de la Chambre n'ont pas permis de mettre en délibération. J'espère que muni de chiffres qui lui manquaient lors de la rédaction de son amendement, mon honorable ami croira le Gouvernement digne peut-être de plus de considération qu'il ne lui en accordait dans ce document. Il a parlé d'une autre question, qui est de grande importance, et c'est la question du coût de la vie. J'aurais aimé à la traiter, mais j'ai déjà parlé longtemps et j'ajournerai à une autre fois, je pense, les commentaires que j'ai à faire à ce sujet. Mais je veux faire remarquer ceci à mon honorable ami et aux députés d'en face, c'est que le coût de la vie a considérablement diminué depuis que ce Gouvernement est aux affaires. Il a diminué d'abord par les dégrèvements que j'ai mentionnés, dégrèvements représentés par la différence, par contribuable, de $3 d'impôts payés maintenant contre $4, quand nous sommes arrivés au pouvoir.

Les remaniements tarifaires opérés l'an dernier ont notablement modifié dans la bonne direction, le coût de la vie: l'abolition des droits, dans une forte proportion, sur les instruments de production, ainsi que la suppression de la taxe sur ces instruments, ce qui a eu pour effet d'abaisser sensiblement les frais de production dans les industries fondamentales, et, comme le sait la députation, tout ce qui agit sensiblement sur les industries fondamentales a une répercussion sur toute la vie industrielle subséquente de la nation. Je pourrais y joindre aussi les remaniements tarifaires des deux années précédentes, non seulement au sujet des instruments de production mais aussi concernant plusieurs articles de consommation quotidienne, les vivres, les vêtements, et autres semblables qui touchent de près le foyer d'innombrables Canadiens.

La cherté de la vie a aussi subi l'effet des réductions d'impôts sur le revenu que nous avons opérées en accroissant les exemptions pour les pères de famille, d'abord en portant le chiffre de l'exemption à $300 par enfant et puis en le haussant jusqu'à $500; c'est une économie considérable pour un grand nombre de familles.

En outre, non contents d'avoir aboli la taxe des ventes sur les instruments de production, comme je viens de le dire, nous l'avons complètement supprimée pour un grand nombre de denrées d'usage courant dans grand nombre

de familles. Nous avons renoncé de ce chef à un montant considérable de recettes. Nous avons, il est vrai, prélevé un certain taux de taxes des ventes. Nous les avons élevées quelque temps et réduites de nouveau en partie, mais nous en avons aussi exempté tout à fait un grand nombre d'articles entrant dans la consommation ordinaire de la masse.

En sus, nous avons enlevé les droits sur le matériel d'empaquetage exclusivement employé pour les produits exempts de la taxe des ventes. Du nombre sont les boîtes à fromage, les boîtes à beurre, l'emballage des fruits, etc., et c'est un dégrèvement fort important qui a produit son effet sur le coût de la vie. Nous avons aussi accordé un rabais de 10 p. 100 sur les droits de préférence, dans le cas des marchandises importées au Canada par les ports canadiens.

De plus, je prétends que la grande expansion de notre commerce survenue sous le régime du Gouvernement actuel a eu pour résultat d'accroître le pouvoir d'achat du citoyen ordinaire, et l'évaluation du coût de la vie pour un homme comporte, pour ainsi dire, deux quantités, le prix des choses qu'il achète et l'argent qu'il a pour les acheter, et si le commerce est plus considérable, comme il l'est certes, le sort du citoyen ordinaire s'est amélioré d'autant, selon moi, par le fait du pouvoir d'achat accru.

J'aimerais à donner au sujet du coût de la vie seulement un bref résumé soigneusement préparé avec l'aide de statisticiens au service du Gouvernement et qui aidera à indiquer ce qui est arrivé. En septembre 1921—que je comparerai à septembre 1924 aussi bien qu'à mars 1925, pour ne pas passer pour choisir tel ou tel mois en particulier, et je prends septembre 1921, parce que c'était l'époque où mon très honorable ami se préparait à en appeler au peuple—en septembre 1921, dis-je, le coût de la vie, en prenant pour point de comparaison le budget familial comportant la nourriture, le chauffage, l'éclairage et le loyer, était 159.3 p. 100 de ce qu'il était en 1913.

En septembre 1924, l'indice était tombé à 147.2 et en mars 1925 il était remonté à 148.4, soit une chute de 11 points depuis septembre 1921. Les produits alimentaires représentés par 161.1 en septembre 1921, avaient baissé à 140.4 en septembre 1924 et à 142.6 en mars 1925. Toutes les denrées figurant dans le budget familial, excepté le mouton, le riz, le thé et le café, accusaient une diminution en septembre 1924, par comparaison avec septembre 1921.

L'indice des prix de détail pour le chauffage et l'éclairage, qui comprennent le charbon, le bois et le pétrole, était représenté par 189 en septembre 1921; il s'abaisse successivement à 175.9 en septembre 1924 et à 175.4 en mars 1925. Les loyers ont peu varié depuis 1921; mais le prix des vêtements est passé de l'indice 167 en septembre 1921 à 155 en mars 1925.

Ces indices de prix ne disent pas toute la vérité. Ils ne marquent rien pour figurer le succès obtenu par le Gouvernement dans la réduction des impôts. C'est ainsi qu'ils ne nous apprennent point la réduction opérée dans le taux de l'impôt sur les revenus. Par exemple, le chef de famille de trois enfants qui gagne $3,500 par année et qui payait au fisc, en 1921, $36 comme taxe de revenu, est aujourd'hui entièrement dégrevé.

On ne peut douter en conséquence que le contribuable moyen n'ait vu sa situation s'améliorer depuis l'avènement de mon ministère. Je désire éclairer ce point à l'aide d'un petit tableau.

Indices d'un budget de famille visant la nourriture le chauffage, l'éclairage et le loyer dans 60 villes canadiennes

	1913=100		
	Sept. 1921	Sept. 1924	Mars 1925
Aliments..	161.1	140.1	142.6
Chauf. et écl.. ..	289.0	175.9	175.4
Loyer.	144.6	146.7	146.5
Total	159.3	147.2	148.4

Le prix des aliments compris dans ce budget était plus bas en septembre 1924 par rapport à celui de septembre 1921, excepté celui du mouton, du riz, du thé et de café.

Le calcul du prix des vêtements fournit le chiffre indice de 167 en septembre 1921, et de 155 pour septembre 1924.

Je ne m'étais pas proposé, monsieur l'Orateur, de discuter la question financière, mais bien celle du tarif. Je croyais que le débat porterait surtout sur les questions fiscales. Cependant, vu que le chef de la gauche n'a pas touché à ces sujets, a même évité d'aborder la question tarifaire, je me réserve d'en parler à une prochaine occasion.

Toutefois, je tiens à dissiper toute équivoque sur une question qui a donné lieu à diverses interprétations devant la Chambre, je veux parler de la déclaration du ministre intérimaire des Finances relative à la création éventuelle d'un conseil fiscal qui donnerait son avis au ministre dans les questions de droits de douane ou d'accise, d'impôt de toute sorte. Le parti conservateur nous propose la création d'une commission du tarif. Son idée est de constituer un organisme indépendant autorisé à faire des enquêtes de son propre chef et à présenter des propositions au Gouvernement. Si un ministère conservateur était au pouvoir et mettait ce projet à exécution, il ne s'estimerait pas obligé de se conformer à l'avis de la commission du tarif; celle-ci émet-

trait un avis en tel ou tel sens, mais c'est tout ce qu'elle pourrait faire. L'institution d'une commission de cette espèce, priverait le Parlement de son droit délibératif dans le règlement des questions fiscales. Je soutiens qu'on ne peut pas enlever à la Chambre le règlement de ces questions. Il appartient au Parlement de décider toute question relative aux impôts; c'est un droit qu'il possède de temps immémorial. Il ne faut pas que l'exercice de ce droit passe à un organisme administratif quelconque, mais, il doit rester une des prérogatives des représentants du peuple.

Nos adversaires disent que cette commission serait composée de représentants de l'industrie, du travail et autres catégories. Je dis que le Parlement contient lui-même des représentants de l'industrie, des représentants du travail, des représentants des agriculteurs. Je vois sur ces bancs des représentats de toutes les classes spéciales, c'est dans cette assemblée que doit se faire entendre la voix de la nation par l'organe de ses représentants.

Quant au Gouvernement, son avis est celui-ci: pour discuter avec avantage les questions de tarif, les questions fiscales si compliquées, à cause des difficultés particulières à l'époque que nous traversons, à l'instar de tous les pays du monde, on a un plus grand besoin de l'avis que peuvent donner les experts sur ces sujets. Dans cette idée, le ministre des Finances voudrait s'attacher un personnel spécial d'experts donnant confiance aux industriels, aux agriculteurs, aux ouvriers, qui seraient en mesure, d'après leur expérience, d'indiquer l'effet pratique des taux du tarif sur l'industrie et sur les recettes du fisc, l'effet des changements projetés. Cela permettrait au ministre d'exposer au Gouvernement et à la Chambre, dans la discussion générale du budget, avec les renseignements les plus complets, les fondements sur lesquels reposeront les taxes demandées aux citoyens.

Mon honorable ami le chef du parti progressiste (M. Forke) est d'avis que le tarif douanier devrait être remanié de façon à assurer au fisc des revenus plus considérables. Je partage absolument sa manière de voir. Le tarif douanier devrait être utilisé, à mon sens, pour des fins de revenus, au lieu de servir premièrement à protéger certaines industries selon que le réclament mes honorables amis de l'opposition officielle. Ces deux buts sont diamétralement opposés; les buts diffèrent du tout au tout. Nous différons d'opinion avec mes honorables amis de la gauche de ce chef. Nous réclamons un tarif protecteur, affirment-ils. Pour la protection de quoi? De certaines industries particulières. Et mes honorables amis continuent à réclamer et jusqu'à quel point? Tant que toutes les industries ne sont pas protégées et, sous un pareil régime, le prix de revient de toutes choses sera augmenté d'un chiffre correspondant à la somme de protection accordée. En réalité, tous les désirs de mes honorables amis se bornent à la protection de certaines industries particulières au bénéfice des capitalistes qui ont placé leurs fonds dans ces entreprises. Les membres de la gauche affirment parfois qu'ils veulent établir le régime protecteur dans l'intérêt de la classe ouvrière. Et de quelle façon, je vous le demande, les ouvriers bénéficieraient-ils de la protection? Le salaire des ouvriers ne continuera-t-il pas à être fixé par la concurrence sur le marché de la main-d'œuvre? Existe-t-il une garantie quelconque que, si deux, trois ou quatre manufacturiers obtiennent une protection spéciale et par là des profits additionnels, les ouvriers toucheront des salaires plus élevés que le chiffre déterminé par la concurrence dans ces industries particulières? Mais parlons de la protection! Que dites-vous des femmes canadiennes, qui ne travaillent pas dans ces établissements industriels jouissant de faveurs spéciales mais qui n'en sont pas moins soutiens de familles et obligées de pourvoir aux besoins de leurs enfants à l'heure actuelle? Ces femmes n'ont-elles pas aussi besoin de protection? Est-ce que ces femmes et toutes leurs compagnes n'ont pas besoin d'un peu de protection en ce qui regarde les denrées qu'elles sont tenues d'acheter?

Et que dites-vous de la jeunesse canadienne? Que dites-vous des fonctionnaires au service du Canada? Que dites-vous des gens appartenant aux professions libérales, et des nombreux citoyens du Canada qui gagnent leur vie dans les bureaux? Que dites-vous de toutes ces classes de la population? Est-ce que tous ces gens-là ne méritent pas quelque considération? Allez-vous limité la protection à des industries particulières dans lesquelles des privilégiés ont placé leurs fonds, afin qu'ils puissent retirer des bénéfices plus considérables? Voici notre attitude: si vous voulez la protection, protégez le peuple en général et non pas seulement quelques privilégiés. Remaniez le tarif douanier de façon à procurer des revenus au pays et à alléger le fardeau des taxes qui pèse sur les épaules des contribuables au lieu de l'alourdir; et vous servirez ainsi les meilleurs intérêts du peuple en général.

Voilà les intentions qui présideront à la création de cette commission tarifaire à laquelle j'ai fait allusion. Nous avons au service de l'Etat des fonctionnaires experts en matière de statistique, de commerce, de douane, d'impôt sur le revenu et ainsi de suite. Or, tous les renseignements provenant de ces sources devraient être mis à la disposition du cabinet et surtout du ministre sur qui retombe la

tâche de déposer le budget devant le Parlement. Par l'intermédiaire de la commission nous nous proposons donc d'obtenir tous les renseignements possibles; nous avons l'intention toutefois d'adjoindre au personnel, qu'il sera nécessaire d'employer à cette fin, deux ou trois conseillers experts, lesquels consacreront tout leur temps,—et non pas seulement une partie de leur temps comme les membres du personnel seront censés le faire,—à étudier la question des impôts, les annexes du tarif douanier, l'une après l'autre, et ainsi de suite. Ces experts, je le répète, étudieront aussi l'effet que le tarif douanier en vigueur ou en perspective exerce sur une industrie en particulier ainsi que les résultats du tarif douanier sur les revenus publics; ils analyseront l'influence des monnaies dépréciées ou des monnaies à prime et autres questions de cette nature. Ces experts ne seront pas employés d'une manière permanente; leur nomination sera valable pour un an seulement et les appointements seront votés par le Parlement. Le ministre sera responsable de ceux qu'il aura nommés. Nous chercherons à discuter les questions tarifaires à la lumière des faits et en y mettant un peu moins d'acrimonie afin d'agir dans l'unique intérêt du peuple en général.

Maintenant, avant de conclure mes remarques, je désire faire allusion à la situation de notre commerce. Avant d'aborder ce sujet, toutefois, je ferai une observation en passant, de crainte de l'oublier plus tard. Certains honorables membres m'ont donné à entendre qu'ils aimeraient à connaître l'attitude que le Gouvernement entend adopter au sujet de certaines mesures qui n'ont pas encore été déposées. Voici mon attitude sur ce point: le Gouvernement a convoqué les Chambres, je le répète, au commencement du mois de février,—de fait, durant la première semaine de février,—dans l'espoir qu'il serait possible d'expédier les affaires au moins avant l'arrivée des grandes chaleurs. Nous avons convoqué la session à cette date parce que nous avons cru qu'il était dans l'intérêt du pays d'expédier les affaires publiques avec la plus grande célérité possible. Nous sommes convaincus que le peuple ne voit pas d'un bon œil le gaspillage des deniers publics dans de longues discussions qui résultent en des sessions prolongées. Comme je l'ai laissé entendre au début de mes observations cet après-midi, on a, de propos délibéré, essayé et l'on essaie encore de faire durer la session, et cela tant, il m'est impossible de dire quels projets seront déposés et adoptés à cette session. Nous avons encore à présenter des mesures législatives très importantes. Il y a le projet relatif aux tarifs de chemin de fer qui est sérieux, et que nous aurions dû discuter il y a un mois.

Un autre bill qui a également son importance est celui qui concerne les déposants de la Home Bank. Les honorables députés de la gauche m'ont questionné deux ou trois fois au sujet du vote transférable. J'ai promis à la dernière session qu'un projet de loi à cette fin serait déposé, et il le sera et nous le mettrons à l'étude. Ce sont des bills qui prendront beaucoup de notre temps. La loi des grains a été rédigée. Le ministre, au début de la session, a manifesté l'intention de déposer ce projet de loi et j'espère que nous pourrons en conclure l'étude. Quant à quelques-unes des autres mesures législatives, comme celle du crédit agricole et ainsi de suite, je ne puis rien dire de définitif tant que je ne verrai pas comment s'accomplit le travail de la session. Cependant, qu'il soit bien compris que le Gouvernement ne veut pas rester ici durant les mois d'été tout en s'efforçant d'administrer les affaires du pays, et si les honorables députés de la gauche n'ont pas d'autre raison que de vouloir nous pousser dans deux directions en même temps, ou si les conservateurs n'ont pas d'autre but que de nous empêcher par des discussions inexcusables à entreprendre une campagne électorale, si à cause de cela le ministère est incapable d'expédier les affaires du pays d'une manière prompte et satisfaisante, je n'hésiterai pas un instant à prier Son Excellence de dissoudre les Chambres et de nous fournir l'occasion d'en appeler au peuple. En ce qui concerne la gestion du pays, je crois que les Canadiens partagent les vues des Anglais et des Américains, Ils ne veulent pas un gouvernement qui se montre irrésolu parce qu'autour de lui il y a des groupes incapables de s'entendre, mais un ministère appuyé par une forte majorité lui permettant de présider aux destinées du pays sans crainte et sans favoritisme. Que la gauche soit convaincue que lorsque l'heure sonnera pour nous de briguer le suffrage populaire, ce sont ces principes qui nous guideront.

J'ai donné un aperçu de la façon dont le Gouvernement a cherché à administrer les affaires. J'ai montré que malgré les obstacles semés sur notre chemin, la lourde dette et autres obligations financières que nous ont légués nos prédécesseurs, notre majorité d'une voix seulement, la situation difficile du pays, une opposition divisée, un Sénat pour ainsi dire hostile, au point de vue politique, et des embarras de toute sorte, nous avons obtenu des résultats propres à enorgueillir n'importe quel gouvernement. Je n'ai qu'à citer les chiffres que j'ai sous la main au sujet du développement du commerce pour prouver combien

le Canada a prospéré sous notre régime. Ce sera la fin de mes observations.

En 1920-1921, lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, les importations ont été de 30 millions de plus que les exportations, avec le résultat qu'en novembre 1920 le dollar américain équivalait à $1.20 au Canada. En 1921-1922, période durant laquelle mes honorables amis ont été neuf mois à la tête des affaires, les exportations ont excédé les importations de 6 millions. En novembre 1921, le dollar américain valait $1.09 au Canada. En janvier 1922, immédiatement après la chute du ministère conservateur, le dollar américain n'était plus coté qu'à $1.05½ au pays. En 1922-1923, nos exportations ont été de 142 millions de plus que nos importations. En 1923-1924 elles étaient de 165 millions de plus et maintenant que le 30 avril est arrivé, je puis donner les chiffres exacts du dernier exercice. Nous voyons que nos exportations l'ont emporté, l'an dernier, de 284 millions, ce qui est la balance de commerce la plus favorable dont nous ayons jamais eu connaissance, excepté durant la guerre peut-être.

Je tiens à répéter aux honorables députés de la gauche—et je m'adresse plus particulièrement à mes honorables amis les progressistes—si le Gouvernement a pu en arriver à ces résultats, il le doit dans une large part à la coopération des progressistes et en dépit des difficultés suscitées par les membres du groupe conservateur. Tout en essayant de nous acquitter de la partie économique de la tâche du pays nous essayons d'accomplir une œuvre peut-être même plus importante. Nous avons tenté de déraciner toutes les causes de discordes de races, de religion ou de régionalisme dans les diverses parties du pays. Nous n'avons cessé de travailler dans l'intérêt de l'unité nationale, et les honorabels députés nous ont aidés sous ce rapport. L'an dernier nous avons apporté des modifications notables au tarif et je crois pouvoir affirmer que ces modifications ont plus profité à la région que représentent la majorité des membres du parti progressiste qu'à toute autre partie du pays. En agissant de la sorte nous avons secouru non seulement les honorables membres d'en face, mais le Canada tout entier. Les honorables députés de ce côté de la Chambre se sont ralliés comme un seul homme au Gouvernement lorsqu'il effectua certains changements qu'il croyait dans l'intérêt de l'ouest canadien et qui, amendant la situation au point de vue économique devait fortifier l'esprit de concorde nationale par tout le pays.

Cette année, en ce qui touche au tarif, nous avons voulu laisser au pays l'occasion de constater les effets des modifications effectuées l'année dernière, et de la sorte convaincre notre public qu'il a tort de s'inquiéter de changements tarifaires diminuant les droits de douane sur les machines agricoles ou autres instruments, lorsque ces changements sont le fruit d'une mûre délibération et découlent d'un programme qui vise à la prospérité de tout le Canada. Nous croyons que le pays se rassure de plus en plus et c'est là une des raisons pour lesquelles nous avons jugé inopportun de faire quelque changement appréciable. Mais nous avons fait un changement au tarif, fidèles à notre programme de l'an dernier, un changement destiné à encourager nos pêcheurs des litoraux de l'Atlantique et du Pacifique, gens qui se livrent à une industrie fondamentale qui l'année dernière a eu moins d'attention que certaines autres. En outre nous avons abaissé de trois cents par tonne le tarif sur la houille grasse. On n'a pas dit grand'chose à ce sujet; mais le consommateur ne laisse pas de profiter de cette réduction. Dans les maisons on brûle de la houille grasse et non pas du charbon menu. Nous avons relevé le tarif sur le charbon menu, mais pourquoi? Pour deux ou trois raisons. D'abord lorsqu'on fixa ces droits on ne prévoyait pas qu'un jour le charbon menu ferait concurrence au tout-venant de houille grasse, charbon que produisent nos mines non seulement des Provinces maritimes mais de l'Alberta aussi. Le gouvernement de ce jour-là ne croyait pas qu'en conséquence de ce tarif le fisc comme le public seraient victimes de la fraude, et c'est sûrement ce qui est arrivé: nous savons en effet, qu'en conséquence de la différence dans les droits, du charbon menu est importé au pays, qu'il paye un droit plus faible à la Douane, et qu'après il est mêlé à du tout-venant comme du tout-venant, de sorte que l'acheteur est trompé et la douane est fraudée. Nous avons senti en outre qu'une région du pays traverse depuis longtemps une passe très critique; cela personne ne le contestera. Dans les Provinces maritimes la situation a été,—elle l'est encore,—très pénible. Nous avons espéré que notre décision à ce sujet encouragerait et réconforterait la population des Provinces maritimes, et avant tous les gens laborieux dont la tâche ardue est d'extraire la houille pour alimenter les principales industries de cette région de notre pays. Nous avons cru aussi qu'en agissant de cette manière nous avons avancé d'autant l'adoption d'un programme national visant à l'indépendance du Canada en ce qui concerne son approvisionnement de charbon. Voilà des raisons nationales qui commandaient le respect plus que toutes autres raisons. Je demande à mes amis du parti progressiste: N'al-

lez-vous pas être assez magnanimes pour mettre de côté toute petite différence d'opinion au sujet d'un maximum tarifaire théorique et tendre la main à nos amis des Provinces maritimes qui à la dernière session vous ont aidé en amis fidèles et sincères? Le présent budget vous offre l'occasion de le faire. Votre décision sur le budget va nous dire si vous avez uniquement le souci des intérêts de votre région ou si vous prenez une attitude vraiment canadienne et nationale qui veut le bien-être général du pays et non pas seulement de la circonscription dont chacun de vous est le mandataire. Ou plutôt qu'on me permette de dire ceci à l'adresse de vos commettants: je serais franchement peiné si je croyais qu'un groupe d'hommes et de femmes de l'ouest canadien, des circonscriptions que vous représentez n'approuverait pas pareille attitude de votre pays et ne vous condamnerait pas plutôt de ne pas l'adopter. Le budget vous offre l'occasion de faire vos preuves; à vous maintenant à décider. Je dis encore à mes honorables amis: c'est motivé par des considérations nationales, par des aspirations vers la prospérité et la concorde nationales, que le Gouvernement a décidé de prendre à cette session l'attitude qu'il adopte au sujet du tarif.

Qu'on me permette de dire ceci pour terminer: depuis le peu de temps que nous sommes au pouvoir, trois ans ou un peu plus, nous avons diminué la dette publique. Nous avons réduit les dépenses. Nous avons abaissé les impôts. Nous avons diminué les frais du service administratif. Nous avons réduit le coût de la vie. Plus que cela nous sommes en mesure de montrer un accroissement très considérable de notre commerce, qui réflète l'amélioration de notre situation industrielle, un crédit plus ferme qui nous met en mesure d'emprunter sur les marchés financiers de l'univers aux mêmes taux d'intérêts que les entreprises commerciales. Non seulement notre monnaie est cotée au pair depuis déjà quelque temps, mais si vous voulez regarder les journaux de ce soir, vous verrez comme j'ai eu moi-même le plaisir de le lire, ce titre imprimé en gros caractères en première page: Le dollar canadien fait prime.

Avant tout nous avons développé l'unité nationale. Pour toutes ces considérations et d'autres encore, j'estime que le Gouvernement a le droit de demander à tous les députés ou au moins à ceux qui ont promis de le seconder dans ses efforts pour servir l'intérêt national, d'approuver le budget qui est en ce moment devant la Chambre.

M. WARNER: Monsieur l'Orateur, au cours de ce débat, on a insisté principalement sur la question du tarif douanier et c'est pourquoi j'en dirai quelques mots. Le sujet est important, mais cependant on se rend compte qu'il y en a d'autres aussi importants, bien que peut-être on n'en ait peu parlé au cours de ce débat. Il me semble qu'en ce qui concerne le tarif, nos collègues qui sont à ma droite se sont surtout appliqués à crier au désastre à cause des quelques réductions qu'on y a apportées. Ceux qui m'ont délégué ici veulent une diminution du tarif et je crois qu'ils ont bien raison de ne pas s'attendre à ce que le dégrèvement s'effectue tout d'un coup. Cependant, ils veulent que l'on continue à abaisser tous les droits. Nos collègues conservateurs nous citent toujours les Etats-Unis comme modèle à suivre. Je suis au courant de la situation qui y existe, d'après mon expérience personnelle et autrement. On se figure que la prospérité des Etats-Unis provient du tarif douanier éminemment protecteur qu'ils ont eu continuellement. D'après moi, les Etats-Unis sont devenus prospères en dépit de leur tarif et non à cause de lui. J'ai vécu là-bas assez longtemps pour pouvoir, d'après mon expérience personnelle, en arriver à cette conclusion. On a prétendu que le tarif américain était trois fois plus élevé que le nôtre. Tout cela dépend comment on le calcule. Qu'on me permette de citer un extrait de l'*Ottawa Citizen* qui, à mon sens, est une assez bonne autorité étant donné la source du renseignement. Le voici:

> Au commencement de la session, M. Stevens, de Vancouver, a parlé des Etats-Unis "avec leur frontière de quatre mille milles et leur tarif trois fois plus élevé que le nôtre". Cela était invoqué comme une raison pour relever le tarif canadien jusqu'au niveau du tarif américain, sous prétexte que la situation était plus satisfaisante aux Etats-Unis qu'au Canada à cause de leur tarif plus élevé.

Un peu plus loin dans cet article de fond, il est dit ceci:

> Pour son information de même que pour l'information de ceux qui s'occupent de questions douanières d'une façon générale, on peut faire les comparaisons suivantes qui émanent des autorités impériales: En 1924, l'impôt douanier par tête a été de $14.65 au Canada et $4.86 aux Etats-Unis.

Voilà la juste manière de considérer le tarif; il faut le calculer d'après le chiffre de la population. Ces calculs ont été minutieusement vérifiés suivant les renseignements fournis par les rapports sus-mentionnés. Le fait est que si l'on prend à partir de 1921, on verra que tout le temps la moyenne a été plus élevée au Canada qu'aux Etats-Unis.

Nos collègues conservateurs en appuyant comme ils l'ont fait sur le tarif, ont dépassé les limites de ce qui est raisonnable et je

me demande s'ils veulent réellement avoir le tarif dont ils parlent. J'ai été candidat en 1917, de même qu'en 1921 et dans ces deux campagnes les conservateurs se sont excusés dans la région où je me présentais d'avoir tant élevé le tarif douanier; certains d'entre eux ont même été jusqu'à dire qu'il fallait le diminuer. Leur seule excuse consistait à dire que le tarif à cette époque n'était pas plus élevé qu'il ne l'avait été à n'importe quelle période du régime libéral. Je ne discuterai pas ce point-là, car il ne change en rien la question actuelle. Donc, nos honorables collègues dans cette enceinte ont insisté en disant que l'abaissement du tarif douanier mènerait le pays à la ruine. Il est difficile de savoir exactement quel est leur objectif, mais je pense que c'est de leur part un effort désespéré pour empêcher le Gouvernement d'abaisser encore plus le tarif douanier. J'ignore l'effet que cette attitude pourra avoir sur leurs commettants, mais c'est évidemment ce qu'ils ont fait. D'après moi, ils imaginent que leur parti va gagner à empêcher le Gouvernement d'abaisser le tarif; ils pourront dire ensuite aux électeurs dans tout le pays que ce Gouvernement n'a pas rempli ses engagements.

Les progressistes sont en faveur d'un tarif moins élevé et peut-être la plupart d'entre eux vont-ils voter contre le budget pour cette raison. Je vois très bien que cela va placer le Gouvernement dans une situation très peu enviable; je le comprends parfaitement. Mais qu'on vote contre le Gouvernement, soit parce qu'on veut un tarif moins élevé, soit parce qu'on tienne à l'embarasser pour pouvoir créer dans le public l'impression qu'il a négligé de tenir ses promesses, c'est de part et d'autre un vote adverse.

M'est avis que nous pourrions employer notre temps plus avantageusement qu'à discourir pour avancer des intérêts de parti; je pense que la situation du pays est trop grave pour que nous poursuivions un débat pendant quatre ou cinq semaines simplement dans le but d'obtenir un avantage politique.

J'ai quelques mots à dire touchant la commission du tarif. Le Parlement ne saurait échapper à sa responsabilité de traiter les questions que les représentants sont appelés à étudier ici. Je ne désire pas prendre l'attitude d'un adversaire de la commission du tarif, mais je voudrais bien savoir ce qu'on compte exactement accomplir. Nous avons, il me semble, l'assurance du premier ministre (Mackenzie King) et des membres du cabinet que cette commission du tarif ne sera pas appelée à décider quels changements devront être apportés au tarif; que son but est simplement de recueillir des renseignements. Si cette commission doit recueillir des renseignements et en venir à une décision sur la manière dont les industries du pays seront touchées par des modifications du tarif, dégrèvements ou relèvements, et si ses fonctions doivent être simplement consultatives, la création d'un tel organisme semble avoir du bon pour faciliter le travail du Parlement. D'aussi loin que je puis me souvenir, le tarif a fait le jeu des politiciens du pays et je ne pense pas qu'il soit bon qu'un pays laisse traiter sa politique fiscale de cette façon. Je suis d'avis que le peuple a droit à des renseignements complets en ce qui touche les questions de tarif; il devrait savoir précisément ce qu'il est et comment ses changements peuvent l'affecter. Mais, dans l'état actuel du pays, comment le peuple peut-il connaître exactement ce qui en est? La question du tarif peut fort bien se comparer à la religion; un homme peut embrasser la croyance religieuse qu'il désire, il peut prouver par la Bible que ses opinions sont justes, il peut prendre la Bible pour justifier toute attitude qu'il voudra adopter. De même, un individu peut appartenir à l'un ou l'autre des partis et appuyer la politique de tarif qui lui convient, grâce aux renseignements et aux statistiques de parti qui lui sont donnés. Mais je ne crois pas qu'il soit avantageux pour le pays de régler le tarif de cette manière, et si nous avions une commission qui nous fournît des renseignements dignes de confiance, ce serait je crois, une excellente chose. Nous nous trouverions plus à même de former des conclusions d'une manière plus satisfaisante que nous ne le pouvons sans une commission ou un corps de ce genre pour nous procurer des renseignements.

Je passe à un autre sujet que je désire discuter assez longuement; je parle de la question de trouver des revenus au pays. La puissance de revenu du tarif me semble plutôt douteuse et nous ne savons jamais combien nous allons en retirer ni combien nous coûtera ce que nous encaisserons. Permettez-moi de discuter quelques instants la question de taxe directe. Le corps qui m'a envoyé ici comme son représentant a foi en la taxe directe. Je ne veux pas passer pour un adversaire de la taxe directe, mais je suis d'avis que cet impôt direct doit être juste, impartial, si cela se peut, et c'est l'idée que je désire faire ressortir de mes observations. Si la taxe directe est juste et que nous sachions combien elle exige de nous, nous sommes prêts à l'adopter à la place de ce casse-tête, le tarif, comme moyen d'encaisser des revenus.

Je veux dire un mot de la question des bons donnés pour le lait et la crème. J'ai entre les mains une lettre du secrétaire du Conseil na-

tional de l'industrie laitière, qui est aussi l'avocat de cette association et j'aimerais la voir figurer au Hansard. Elle se lit comme suit:

En réponse à vos demandes de renseignements, j'ai l'honneur de vous annoncer qu'en ma qualité d'avocat du conseil national de l'industrie laitière j'ai obtenu, l'an dernier, une décision du ministère des Douanes et de l'Accise disant qu'un bon donné pour la crème et qui n'était pas adressé à une banque ne constituait pas un chèque et ne tombait pas sous le coup de la loi exigeant l'imposition d'un timbre de chèque. Cependant, le ministère a décidé que ce billet donné pour la crème constituait un reçu et que, conséquemment, si ce billet était au montant de $10 ou plus, la loi exigeant un timbre sur les reçus de $10 et plus s'appliquait, et que le billet devait porter un timbre de 2 cents. Comme avocat des intéressés je les ai avisés en conséquence.

La pratique de payer chaque boîte de crème par l'émission d'un billet, qui est suivie par les fabricants de beurre de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, n'est pas adoptée dans les provinces d'Ontario et de Québec. Dans ces deux provinces, les fournisseurs de lait et de crème sont payés toutes les quinzaines par un chèque ou un mandat de messagerie. C'était ainsi que cela se pratiquait jadis dans les provinces des Prairies, mais on a changé pour le système du comptant, il y a quelque temps, parce qu'on l'a trouvé plus avantageux pour les cultivateurs et les marchands de l'Ouest. Ces billets, qui peuvent être expédiés par la poste aux cultivateurs demeurant à cent milles de la beurrerie, sont acceptés par les marchands et les banques comme argent comptant et, par conséquent, ils ont rendu service aux moments de crise en faisant fonction de numéraire.

Une autre coutume des provinces de l'Ouest, coutume qui n'est pas suivie en général par les provinces d'Ontario et de Québec, c'est de payer la crème selon sa qualité. Il y a trois qualités, spéciale, première et seconde. Le cultivateur qui envoie de la crème de qualité spéciale touche un meilleur prix que celui qui expédie de première qualité et, de même, celui qui expédie de la première qualité est payé davantage que celui qui n'expédie que de la seconde qualité. Le résultat est que la crème est expédiée fréquemment en petites quantités. Cette coutume a aussi pour résultat la fabrication d'un beurre de meilleure qualité et on l'a encouragée grâce au système des payements au comptant par des billets.

D'après ce que je connais de l'industrie laitière, je suis convaincu que le payement comptant au moyen de bons de crème est bien préférable au payement semi-mensuel, et j'espère donc que rien ne sera fait de nature a nuire au système actuellement en existence dans l'Ouest.

J'ai lu cette lettre afin de montrer comment cette pratique s'est établie. Les fabricants de beurre sont convaincus qu'elle contribue à la production d'un meilleur beurre que sous l'ancien système. Je suis certain que le secrétaire de cette association, interprète de tous les fabricants canadiens de beurre, connaît son affaire. Nous voulons que l'industrie laitière prospère. Ce Gouvernement a fait tout ce que peut un gouvernement pour l'encourager, mais cette taxe nuirait considérablement à ceux qui y sont intéressés. Le secrétaire de la société de l'industrie laitière de l'Alberta, qui représente toutes les beurreries et les laiteries de la province, m'a télégraphié et écrit à ce sujet. Je ne lirai ni la dépêche ni la lettre, mais elles contiennent beaucoup de renseignements et il serait peut-être à propos de les insérer dans les Débats. Le président de la section des fabricants de l'association de l'industrie laitière de l'Alberta me télégraphie et m'écrit également. Tous sont d'opinion que l'industrie ne peut pas supporter cette taxe. J'ai aussi des lettres de fabricants particuliers, de la Laiterie d'Edmonton, de la Laiterie Woodland, de la Laiterie Westaskiwin et de la Laiterie Comrose. J'aimerais à faire insérer dans les Débats les raisons de l'administrateur de la Laiterie Westaskiwin. Je crois qu'il est bon juge en la matière et que ses chiffres sont assez justes. Parlant devant le club Kiwanis de Westaskiwin, il dit:

Environ 13 millions de livres de beurre ont été fabriquées dans l'Alberta en 1919, tandis qu'en 1924, la production a atteint 22 millions de livres. La loi de l'industrie laitière de l'Alberta adoptée en 1922 décrétait le classement obligatoire de la crème. La Saskatchewan et le Manitoba ont suivi en cela l'exemple de l'Alberta, et le beurre des provinces des Prairies est prisé à l'égal des meilleurs sur les marchés mondiaux.

Voilà ce que nous voulons: le meilleur produit possible, et le système des bons y contribue. Considérer ces bons comme des chèques au lieu de reçus, pour les taxes de 2c. c'est nuire à cette industrie. J'ai dit en commençant que j'approuve l'impôt direct appliqué équitablement, et je crois que le droit de timbre, bien appliqué, est juste. Mais ce n'est plus la même chose si en vertu d'une décision du ministère, vous prenez ces reçus pour des chèques. Il y a des cultivateurs qui apportent tous les jours de petites quantités de crème valant de un à deux dollars, de sorte qu'un timbre de 2c. appliqué sur chacun de ces bons représenterait une taxe de 10c. sur une petite somme de cinq à dix dollars. Voilà assurément une taxe disproportionnée pour cette industrie. Un timbre de 2c. suffit sur un chèque ordinaire de dix dollars, tandis que le patron d'une beurrerie acquittera autant pour un bon de un ou deux dollars.

Supposons maintenant que les fabricants émettent des chèques. Très peu de ces comptes dépassent cinq dollars et la plupart sont moins élevés. Le chèque ordinaire de cinquante dollars n'acquitte que 2c. de taxe, mais dans l'industrie du laitage il vous en coûterait 50c. pour vendre à la beurrerie cinquante dollars valant de crème. Du fait que l'on considère ces reçus comme des chèques frappés du même droit que le chèque ordinaire, cette industrie se trouve taxée plus qu'aucune autre. Elle ne s'en ressentirait pas autant si ces comptes s'acquittaient par montants plus élevés, mais la plus grande partie n'atteignent pas dix dollars. Tous les laitiers disent qu'ils n'ont pas d'objection au droit de timbre de 2c., passé dix dollars, mais il est facile de se rendre compte combien cette taxe, appliquée à tout chèque, quelque

peu important qu'il soit, nuirait à l'industrie; et je tiens à avertir le Gouvernement qu'il ne retirera pas ce qu'il espère de cet impôt, car les fabricants se verront probablement forcés de revenir à l'ancien mode de payement semi-mensuel ou mensuel.

Le temps passe et je m'abstiendrai de lire les lettres que j'ai ici, mais elles tendent toutes à établir que l'industrie ne pourra résister à cet impôt et qu'il lui faudra trouver un autre mode de payement. Le Gouvernement va créer bien des embarras à ces fabricants. Ne pouvant supporter cette taxe, ils devront l'éviter, et pour cela, changer de politique. Le Gouvernement n'en retirera donc rien, mais il se rendra désagréable envers un grand nombre de cultivateurs qui tiennent au système actuel. Le fabricant ne peut pas payer en argent chaque fournisseur de crème. Cela est tout-à-fait impossible, car il n'y a pas un cultivateur sur vingt qui apporte lui-même sa crème à la beurrerie; c'est un autre qui en fait le transport, ou dans certains cas, elle est expédié à une centaine de milles. Ces bons de crème valent la monnaie pour le cultivateur, car les marchands, et tout le monde d'ailleurs, les acceptent, sachant que les beurreries les acquitteront; ainsi, en réalité, c'est un système de paiement au comptant. Mais vous ne pouvez retirer des fonds de la banque et payer le producteur en espèces, car ce dernier ne va pas à la beurrerie. Nous n'allons pas nuire à cette industrie simplement parce que l'on ignore ce que signifie cette taxe; c'est pourquoi je veux prendre le temps d'expliquer le système à la Chambre ce soir. Ceux qui s'occupent de cette industrie connaissent certainement leur affaire, et ils savent de plus, qu'il n'en dépendra pas d'eux s'ils doivent retourner au système des paiements semi-mensuels ou mensuels, car ce serait rétrograder. Il faudrait garder la crème trop longtemps et la qualité du beurre s'en ressentirait. Celui qui est payé au comptant dans l'Ouest a certainement besoin de ces bons tous les jours pour subvenir aux dépenses domestiques et pourvoir aux besoins de sa famille. Maintenant, pourquoi faudrait-il apposer un timbre de 2c. sur ces bons de beurreries? Qu'elle en serait la raison? Je n'ai pu la comprendre encore, mais ce que j'ai bien compris, après enquête, c'est qu'il existe déjà des exemptions. Par exemple, lorsqu'un homme détache un coupon d'une obligation et le dépose à la banque, il n'est pas forcé d'y apposer un timbre. Je ne prétendrai pas que cette règle n'est pas sage, pourvu que nous soyons en mesure de le faire; mais, je dirai qu'il n'est pas juste d'exempter les coupons et de taxer les laitiers sur qui nous comptons pour le développement de ce pays en général. Il existe d'autres exemptions que je désire souligner. Un dollar va payer la somme maximum de droits qu'il vous faut payer pour un chèque, même si ce dernier est au montant de $100,000. Toutes les sommes excédant $2,500 sont exemptes de l'impôt.

Maintenant, monsieur l'Orateur et messieurs, honorables membres de cette Chambre, lorsque vous permettez ces exemptions, est-il juste de taxer le pauvre homme qui produit un peu de crème pour subvenir aux besoins de sa famille pendant la saison d'été, et souvent, pour la saison d'hiver? Si vous voulez être justes, si vous taxez les bons de crème, il va vous falloir taxer les coupons d'obligations à la banque et exiger un timbre de 2c. sur chaque montant de cinquante dollars que représente un chèque, quel qu'en soit le montant; peu importe si le chèque est au montant de $100,000. L'homme qui est en mesure de signer un chèque de cent mille dollars peut payer plus facilement la taxe que le laitier.

Vous allez prétendre, peut-être que la beurrerie devrait apposer le timbre. Mais il en est comme de tout autre entreprise; nous avons une certaine somme de dépenses obligatoires, et cet impôt sera inclus avec ces dépenses, et le petit producteur paiera. Ce ne sera pas le consommateur dans ce cas, car le marché mondial fixe le prix du beurre, et le reste du beurre local se vendra au même prix que celui que l'on expédie sur les marchés mondiaux, moins le coût du transport; et le petit producteur devra payer l'impôt. L'industrie laitière ne disparaîtra peut-être pas, mais on nuira à cete industrie, et on commettra une injustice. S'il existait plusieurs autres industries qui auraient à payer un aussi grand nombre de petits comptes, la pression serait plus forte. Aujourd'hui, l'industrie laitière se répand partout, et j'ai ici des statistiques qui en indiquent l'expansion. Les marchés mondiaux accueillent notre beurre avec plus de faveur. Sur le marché britannique, sur celui du Japon et les autres de l'Orient, et en général sur tous les marchés de l'univers, notre beurre jouit d'une réputation unique. Avec le nouveau système en vogue, le paiement au comptant, et les quantités minimes de crème transportée aux beurreries à l'état frais, nos laitiers peuvent supporter la concurrence des produits des autres pays sur les marchés mondiaux. Le fait que notre beurre est à se créer une réputation aussi enviable, nous porte à lutter contre les produits des autres pays et à exiger les plus hauts prix. Nous n'avons pas encore exporté en volume suffisant bien que le rendement soit constant pendant toute l'année; mais nous espérons qu'avec une politique raisonnable, le chiffre de nos exportations aug-

mentera considérablement dans un avenir rapproché. Avant de passer à autre chose, je dois dire que le développement de l'industrie laitière est due à des renseignements que nous a communiqués le ministère de l'Agriculture; on n'a pas lancé cette industrie en violant la loi. Aujourd'hui, l'industrie ne demande aucun privilège spécial; tout ce qu'elle demande, c'est la justice égale et un traitement équitable. C'est tout ce que nous demandons et nous croyons demeurer dans la limite de nos droits.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'ai ici plusieurs notes concernant des questions sur lesquelles je voudrais dire quelques mots, mais le temps me presse et je ne puis les discuter. Mais je tiens à parler du crédit agricole, sujet sur lequel je n'ai pas entendu beaucoup parler en cette Chambre. Cependant, d'un bout à l'autre du pays, le peuple s'attend à ce qu'il se fasse quelque chose dans ce sens durant la présente session. Des rapports sur cette question ont été présentés en 1924 et en 1925 par un commisaire employé par le Gouvernement pour étudier la praticabilité et la possibilité d'un système de crédit agricole. Je prétends que, dans ces rapports, nous avons assez de renseignements pour nous permettre de commencer à nous occuper de la chose. La question a été étudiée par un comité spécial chargé d'étudier la situation agricole en Canada. Le commissaire en question, le Dr Tory, déclare dans son rapport qu'il expose très exactement les suggestions offertes par le comité, suggestions basées sur les témoignages entendus. Il déclare aussi s'en être tenu de très près aux recommandations du comité de la banque et du commerce. Dans le second rapport sur le crédit agricole, fait l'an dernier au ministre des Finances et imprimé comme document parlementaire n° 142, se trouve une résolution adoptée par le comité de la banque et du commerce. Je cite le rapport:

Cette résolution fut approuvée par la Chambre des communes vendredi, le 18 juillet 1924. Subséquemment à cela, le ministre intérimaire des Finances donna instruction de compléter l'enquête suggérée par la résolution en question du comité spécial permanent de la banque et du commerce.

J'aimerais à faire insérer plusieurs citations dans le hansard si je pensais en avoir le temps, mais vu qu'il est tard et qu'un certain nombre d'autres députés désirent parler, je lirai un autre extrait du rapport du Dr Tory:

En Canada, nous avons placé, sur les terres occupées, environ $2,250,000,000, dont 1 million pour les bestiaux. De plus, la production moyenne de la récolte, pour les cinq ans finissant en 1923, a été de $1,230,000,000. Nous suggérons respectueusement que le temps est venu de créer des organisations financières qui s'occuperont des intérêts de cette industrie, ayant pour but spécial et défini de voir avant tout à ses besoin, sans les attraits constants qu'ont les autres activités financières s'occupant partiellement de spéculations.

Dans ce rapport, monsieur l'Orateur, on recommande certains plans et l'on compare ce qui peut être fait en Canada avec ce qui a été accompli dans les autres pays. Voici un seul autre extrait que j'aimerais à citer:

Il est à peine nécessaire de signaler que le mouvement en faveur du crédit agricole sur ce continent n'est pas un incident dans l'histoire d'un pays en particulier, mais qu'il fait partie du mouvement répandu dans tout le monde civilisé et qu'il paraît résulter normalement des conditions de l'agriculture moderne.

L'agriculture se débat contre plusieurs désavantages, mais comme c'est une chose que nous savons tous, je n'ai pas besoin d'insister. Elle se débat contre le désavantage d'un taux élevé d'intérêt et l'incertitude de pouvoir obtenir le capital nécessaire. J'ai déjà entendu dire souvent que, lorsque le crédit est trop facile, les gens en abusent, et je crois que c'est possible dans certains cas, mais nous avons des centaines de mille de nos fermiers qui sont endettés et qui sont forcés de capitaliser leurs dettes parce qu'ils sont incapables de rencontrer les intérêts au taux qu'ils ont à payer sur des emprunts à courte échéance. Je crois que l'on peut organiser en ce pays un système de crédit agricole qui réduira notablement le taux de l'intérêt que les cultivateurs ont aujourd'hui à payer. J'aimerais à m'étendre sur ce sujet et à démontrer aux honorables députés combien l'intérêt du pays est lié à la production, mais je n'ai pas besoin d'insister sur ce point, car la qestion doit probablement se présenter plus tard. Dans tous les cas, j'espère que l'occasion me sera donnée de discuter cette question durant la présente session.

Avant de quitter ce sujet, je tiens à dire que si le taux de l'intérêt ne baisse pas, ce sera la ruine du monde. Je ne crois pas que la civilisation puisse supporter le taux d'intérêt que nous payons maintenant; à tort ou à raison, voilà mon opinion. Je suis convaincu que notre pays paie trop cher en intérêt. Trop de gens vivent de l'intérêt. Quiconque s'endette en ce pays a beaucoup de difficultés d'en sortir, pour la bonne raison qu'il ne peut pas gagner suffisamment en cultivant la terre pour payer les intérêts et le capital. Je parle de la classe agricole et je sais que je suis dans le vrai. Il y en a quelques-uns qui peuvent mener à bien leur affaire et s'en tirer en payant l'intérêt au taux actuel, mais il y en a bien peu. Nous devons faire des lois qui donneront au citoyen ordinaire une chance de réussir, car la plupart des gens de ce pays sont des citoyens ordinaires.

Je ne sais pas ce que cela vaudra, mais je tiens à dire que mon sentiment et mon désir seraient de réduire de moitié le taux de

l'intérêt. Huit pour cent est l'intérêt ordinaire que paie le fermier. Je voudrais voir ce taux réduit à quatre pour cent. Je ne sais pas si nous pouvons le faire. Nous ne pouvons pas abaisser le taux qu'il en coûte pour fournir l'argent au cultivateur, mais nous pouvons abaisser le taux que les fermiers paient actuellement, et nous leur donnerions alors l'avantage de répartir sur une plus longue période le paiement de l'argent qu'ils ont emprunté, au lieu de les laisser aux prises avec la banque tous les six mois ou tous les ans.

Beaucoup de fermiers ne peuvent obtenir des avances d'un an. Si les fermiers n'étaient pas endettés, il serait bon de leur conseiller de ne pas faire de dettes, mais ils le sont. Comme dit le Dr Tory, cet embarras n'est pas particulier à un seul pays, mais il se remarque dans le monde entier. L'état de l'agriculture est le même dans tous les pays, et l'on ne peut reprocher aux fermiers la situation dans laquelle ils se trouvent. Certains d'entre eux font des dépenses dont ils auraient dû se dispenser, mais on ne peut les condamner tous parce que quelques-uns font plus de dettes qu'ils ne devraient. Je crois qu'il incombe à la Chambre d'étudier la qestion du crédit rural, s'il est possible d'adopter un projet raisonnable, pratique, et le rapport du Dr Tory nous indiquera, en une large mesure, ce que nous pouvons faire.

Au sujet de la Home Bank, je pense que nous devrions examiner les réclamations des déposants et leur accorder ce qui leur est dû durant la présente session du Parlement, si possible. Je ne me soucie pas d'examiner plus longuement la question. D'autres la traiteront probablement plus à fond.

J'ai noté la déclaration de l'honorable représentant de Vancouver-Sud (M. Ladner) à l'effet que les progressistes soulèvent la question de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau dans un but politique. J'aimerais que mes honorables collègues abandonnent l'idée que nous nous servons de tout dans un but politique. Elle n'est aucunement justifiable. J'ai reçu deux autres dépêches de propriétaires de beurreries qui ne peuvent, disent-ils, supporter ce nouvel impôt. Ces gens semblent être passablement d'accord sur ce point.

J'ai certaines idées personnelles au sujet de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau. Je demeure dans une partie du pays, où, si cet accord était mis en vigueur selon la décision de la cour, nous subirions un traitement injuste. Je ne suis pas prêt à l'accepter dans ces circonstances. Il existe aussi une loi fédérale des chemins de fer, laquelle stipule que personne ne doit être traité injustement en matière de prix de transport. Je compte sur cette loi pour la défense des intérêts de ma région, si l'accord du pas du Nid-de-Corbeau est maintenu et sert à réglementer les prix de transport. D'aucuns diront peut-être que nous oublions les voies ferrées. Que mes honorables collègues soient persuadés que les chemins de fer peuvent défendre leur propre intérêt; qu'ils soient propriété privée ou propriété d'Etat, c'est nous qui soldons la note en fin de compte. Il nous faut, me semble-t-il, un moyen de réglementer les prix de transport. Cela me rappelle un fait qui se produisit quand j'arrivai au pays en 1898, peu après l'adoption de cet accord, lequel eut lieu en 1897. La question était nouvelle à cette époque. On m'expliqua que l'entente servirait toujours à maintenir des prix de transport raisonnables. Comme je me rendais à une grande distance de la mer, je pensais que le prix de transport de nos produits devait être très élevé. On me dit que l'accord du pas du Nid-de-Corbeau maintiendrait toujours un prix de transport raisonnable. C'est ce qui se produisit, jusqu'à l'abolition de cette entente. Je me rappelle le temps où les chemins de fer transportaient les marchandises à un prix inférieur à celui que stipulait l'entente. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a énormément contribué au progrès du Canada, mais en même temps le Canada a fait beaucoup pour le Pacifique-Canadien. Quand j'arrivai au pays, nous n'avions pas beaucoup de marchandises à transporter. Le Pacifique-Canadien déclara qu'il pourrait réduire le prix du transport quand le trafic augmenterait. J'ai demeuré dans l'Ouest pendant un certain nombre d'années et notre production devint si considérable que le Pacifique-Canadien ne pouvait pas la transporter toute; nous étions inondés de produits dans toutes les parties du pays et l'on ne pouvait les transporter. Il y avait encombrement, comme le savent ceux qui demeurent au pays depuis assez longtemps. Le blé encombrait les chemins de fer, de sorte qu'il était trop onéreux de le transporter. Tel était l'état de choses à l'époque dont je parle.

L'accord du pas du Nid-de-Corbeau était un marché entre le peuple du Canada et le chemin de fer du Pacifique-Canadien, Je regrette que le tribunal n'ait pas décidé que les autres chemins de fer y seraient assujettis comme ceux qui existaient à cette époque. Je ne discuterai pas son jugement; mais j'espère que la loi fédérale le complétera, quand l'accord du pas du Nid-de-Corbeau réglementera le prix de transport sur les voies ferrées qui existaient au moment de l'adoption de l'entente Pacifique-Canadien.

Etait-ce une entente? Lorsqu'un contrat est, comme on dit signé et scellé entre deux per-

sonnes il est définitif et je ne vois pas pourquoi le marché intervenu entre le Pacifique-Canadien et le peuple du Canada ne serait pas définitif. Les directeurs du Pacifique-Canadien disent, et d'aucuns peuvent être de leur avis, que les circonstances ont tellement changé que l'exploitation de leur voie ferrée est plus onéreuse que lorsque ce marché fut conclu; et que, par conséquent, l'on devrait abroger cette entente et leur permettre de fixer le prix du transport d'une autre manière. Tout cela est bel et bon, mais il y a un autre aspect de la question. Quand fut construit le Pacifique-Canadien dans l'ouest canadien où je demeure, le Canada donna à ce chemin de fer une grande étendue de terre en cette partie du pays—je ne dirai pas combien, ne le sachant pas—pour qu'il construise la voie.

Le peuple canadien pourrait aussi bien dire: les terres concédées au Pacifique-Canadien ont tellement augmenté de valeur qu'il n'a plus besoin d'aussi grandes superficies et nous pourrions tout aussi bien rappeler la convention et reprendre ces terrains, étant donné que la compagnie veut qu'on abroge l'accord quant aux tarifs qu'elle devrait exiger. C'est un marché. D'autant plus que la population du Canada a eu des ennuis au sujet de ses terres concédées. Il est à ma connaissance que bien souvent les gens qui les avoisinent n'ont pu maintenir leurs écoles parce que ces terrains ne sont pas assujettis à l'impôt. Ces terrains du Pacifique-Canadien ont bénéficié de l'amélioration de la voirie, des écoles et d'autres choses et ils restent incultes parce que le Pacifique-Canadien exige un prix si excessif que les gens ne peuvent les acheter et les mettre en culture pour leur faire payer l'impôt. Un marché est un marché et nous avons fait un marché. Nous avons l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau et le Parlement ne ferait pas son devoir si nous ne nous en tenions pas à notre marché pour réglementer les tarifs du transport des marchandises au Canada, particulièrement dans l'Ouest. Quant à vouloir faire de la propagande politique dans son comté avec cette question je ne crois pas qu'aucun député de l'Ouest ne soit venu ici avec un tel dessein à l'esprit. J'ai la conviction qu'il considèrent l'accord du Pas du Nid-du-Corbeau comme un marché et ils n'en tireront pas d'avantages politiques dans leurs circonscriptions. C'est ici qu'il convient de régler la question, et il n'y a pas d'autre chose à faire que de s'en tenir à cet accord.

J'ai cru remarquer que nombre des honorables députés à ma droite n'aiment rien tant que de s'en prendre aux progressistes et de dire qu'ils ne sont qu'un bien petit groupe. D'après l'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner), je ne sais au juste de quels termes il s'est servi, 22 p. 100 de la députation avaient la haute main sur le Gouvernement ou le dominaient; le Gouvernement, prétend-il, à cause de ses 22 p. 100, les progressistes, qui lui dictent leur volonté, abaissait le tarif au point de ruiner tout le pays. Je ne sache pas qu'aucun parti en cette Chambre, ait eu plus que le parti conservateur, l'avantage de faire ce qu'il voulait. Il essaie aujourd'hui d'empêcher le Gouvernement à abaisser le tarif. Par tout le pays, la population demande la réduction des droits; elle a délégué au Parlement un certain nombre de députés favorables à cette mesure fiscale s'ils représentent leurs électeurs comme ils le devraient, et ce sont les honorables députés à ma droite qui font échec au Gouvernement et qui l'empêchent de faire plus qu'en abaisser le tarif. Suivant le dicton, le Gouvernement est pris entre l'enclume et le marteau et je me demande où se trouve l'enclume. Le parti conservateur qui a clamé à la ruine du pays parce qu'on a opéré une légère réduction des droits. Si les conservateurs voulaient élever le tarif pourquoi n'ont-ils pas relevé les droits lorsqu'ils étaient au pouvoir et qu'ils étaient en mesure de le faire. Leur tarif n'était pas beaucoup plus élevé que celui du parti libéral et en 1917 et 1921 ils prétendaient qu'ils allaient abaisser les droits autant que le parti libéral si on lui donnait l'avantage de reprendre les rênes de l'administration. Comme je l'ai dit, nous ne sommes pas ici pour faire de la lutte politique. A maintes reprises nos électeurs nous ont dit que nous étions ici pour les représenter, que nous étions ici pour donner notre concours au Gouvernement quand il accomplit des choses que nous pouvons appuyer, pour aider à administrer le pays d'une façon pratique et de faire échec aux propositions que nous ne pouvons pas approuver sans nuire aux intérêts de nos électeurs. Nous n'avons pas été envoyés ici pour former un groupe politique, ni pour renforcer aucun des deux partis déjà constitués. Si ce débat s'est prolongé plus qu'il n'aurait dû, j'ai la conviction que le pays saura comprendre que la faute en est attribuable à la propagande politique.

Les soldats-colons dans notre région sont en instance auprès du Gouvernement pour les libérer d'une partie de leurs dettes de façon qu'ils puissent réussir et garder leurs fermes. Je ne m'oppose pas à laisser venir les étrangers au Canada pour s'y établir, mais je veux que ce soit la sorte de gens dont nous avons besoin et je ne veux pas voir gaspiller les fonds publics à encourager l'immigration de personnes qui ne peuvent nous être d'aucun profit

Nous avons un immense pays; il a besoin de plus de population pour pouvoir être administré avec économie et bénéfices. Nous avons ces soldats-colons; on ne saurait les ignorer et il faut leur donner l'avantage de réussir. Ils ont eu des pertes à subir; si tout ce qu'ils possèdent a diminué de valeur au point de ne pouvoir les faire rentrer dans l'argent qu'ils ont placé là, vous ne pouvez vous attendre à les voir continuer ainsi, parce que la plupart d'entre eux n'ont d'autre capital que celui que le Gouvernement leur a procuré. Ils se trouvent, alors, en face d'une impossibilité. Au besoin je favoriserais plutôt une politique d'aide aux soldats-colons que celle de dépenser des fonds publics à faire venir d'autres colons en ce pays. Ces hommes ont fait de leur mieux et si dans certains cas ils ne se sont pas montrés à la hauteur de ce que nous pouvions attendre d'eux, ce n'est pas une raison pour traiter mesquinement des gens qui ont fait leur possible. A mon avis, nous ne pouvons laisser la session actuelle du Parlement se terminer sans prendre des mesures pour diminuer la dette de ces colons qui sont aujourd'hui dans une situation simplement intenable.

Je n'ai qu'un mot à dire touchant le chemin de fer de la baie d'Hudson; je suis certes convaincu qu'il faut le parachever. L'entreprise intéresse plus les gens de ma région qu'ils ne se l'imaginent. Ils n'ont pas mené de vigoureuse agitation pour l'obtenir parce qu'ils regardent vers l'Ouest, ils comptent sur le transport de l'Ouest. Mais, à mon sens, ce réseau de la baie d'Hudson a plus d'importance pour eux qu'ils ne le perçoivent, et pour sauver le placement déjà fait dans sa construction, nous devrions la poursuivre et la terminer. Selon moi, nous possédons assez de renseignements pour agir.

J'ai dit peu de chose du tarif, attachant plus d'importance à d'autres problèmes, mais j'établirai une brève comparaison entre les Etats-Unis et le Canada. Malgré les grandes difficultés auxquelles nous sommes en butte au Canada, à mes yeux, il n'en est pas d'assez grande pour rendre le pays peu avantageux à tout immigrant désireux de venir dans cette partie du monde et de s'établir sur une terre où il puisse vivre confortablement. A mon avis, pareil immigrant trouvera plus de profit à venir au Canada qu'aux Etats-Unis. Je ne fais pas une conjecture; après l'expérience d'une vie entière passée dans les deux pays, j'en viens à cette conclusion. Je ne donne pas à entendre qu'il en sera ainsi si nous ne faisons pas notre part; nous devons faire de notre mieux pour alléger le plus possible le fardeau des impôts. Je me rends compte que le Gouvernement a tant de dépenses obligatoires à faire que des dégrèvements constituent un problème difficile pour nous au Canada. Mais en même temps, nous devons tout faire en notre pouvoir pour soulager le plus possible les contribuables de ce fardeau et encourager la production en abaissant les frais de production. Cela s'impose si nous voulons la prospérité du Canada. Ce n'est pas un pays où il pleut de l'or; il faut le gagner. Par ailleurs, à mon avis, il y a plus de moyens de réussir au Canada que partout ailleurs. C'est mon opinion et je n'oublie pas les difficultés existantes. Mais plus nous nous aiderons nous-mêmes, plus le Gouvernement stimulera la production en réduisant les impôts et le coût des instruments de production, mieux ce sera pour tous. Pardonnez-moi d'avoir parlé si longtemps, mais les sujets que j'ai traités méritent quelque considération, je pense, et je laisse ces quelques commentaires à la méditation de la Chambre.

M. JONES: Je n'entends pas répondre à tous les arguments énoncés par les honorables préopinants, et mes commentaires seront les plus brefs possible vu le débat sur le budget qui a traîné en longueur. Mais venant des Provinces maritimes, région déjà appelée en cette Chambre "les lambeaux et pièces de la Confédération", je désire attirer l'attention de la Chambre sur certaines questions offrant aujourd'hui un intérêt primordial pour notre peuple. Avant de les examiner, je me joindrai aux autres pour exprimer ma sympathie au ministre des Finances (M. Fielding). Ceux d'entre nous qui viennent des Provinces maritimes déplorent particulièrement son absence. Après avoir lu les discours qu'il a prononcés du temps du gouvernement Laurier et en particulier après avoir écouté ses discours sur le budget en 1922 et en 1923, je crois que l'exposé aurait été différent, aujourd'hui, si l'honorable député avait pu prendre son siège en Chambre.

Quant aux propositions budgétaires actuelles, je n'ai pas du tout l'intention de traiter de la dette; nous savons tous ce qu'elle est. Un parti fait une assertion et un autre parti une autre, et les profanes en comptabilité peuvent difficilement savoir qui a raison. Mais nous savons une chose, et c'est que nous sommes imposés autant que nous pouvons l'être au Canada.

Je suis très heureux de relever dans le budget l'accroissement du droit sur le charbon menu. Cette disposition sera fort avantageuse pour les Provinces maritimes comme pour l'Ouest. Mais on a peine à croire que nous ayons eu à passer par où nous avons passé depuis quatre ans ou à peu près, depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, surtout après avoir entendu les éloquentes déclarations du ministre de la Défense nationale (M. Mac-

donald), qui éleva la voix durant la campagne de 1921 dans l'intérêt de l'industrie houillère des Provinces maritimes, et, comme de raison, du reste du Canada, aussi bien qu'en faveur des aciéries des Provinces maritimes.

On s'étonne que les mineurs aient eu tant à souffrir et ques les affaires soient tombées dans un tel état, quand le député de Pictou (M. Macdonald) est membre du Gouvernement et que celui-ci a fait élire tous ses candidats en Nouvelle-Ecosse. Pourquoi l'inaction du Gouvernement devant la grève et la famine?

Une autre proposition du ministre des Finances, c'est celle qui consiste à frapper d'un droit le sortie l'énergie électrique exportée aux Etats-Unis, le seul pays, évidemment, où l'on peut faire cette exportation. Ce ne serait pas si mal. Si l'on avait de l'énergie de reste à vendre, on ferait bien de l'exporter et de faire payer un droit de sortie. Mais il serait préférable de garder notre électricité pour l'avantage de nos industries qui opèrent sur la matière première, au lieu d'expédier aux Etats-Unis notre matière première et notre puissance électrique qui sont suivies par nos ouvriers laissés sans travail en Canada.

A ce propos, je dois dire que plusieurs citoyens du Nouveau-Brunswick sont en voie de créer de puissantes usines électriques dans ma province et dans l'état du Maine; je veux parler des compagnies Fraser dont le siège est à Edmundston dans le comté de Madawaska. Ces industriels ont déjà signé un contrat pour l'érection d'une grande usine de papier sur la rive américaine du fleuve Saint-Jean, dans le Madawaska. Voilà une affaire qui devrait attirer l'attention du Gouvernement. Je me demande pourquoi il ne prend pas des mesures pour empêcher l'exportation de notre bois à pâte. Nos propres industries du Nouveau-Brunswick passent dans le Maine pour aller y exporter notre matière première, notre bois.

Une autre proposition budgétaire, c'est la création d'une commission chargée d'examiner les questions tarifaires, fiscales et de transport. Le pays attend depuis quatre ans une déclaration du Gouvernement à ce sujet, mais il a toujours évité de le faire. Devant son silence je ne puis qu'approuver un tel projet, car il va forcer le Gouvernement à agir, et nous saurons où nous en sommes.

Je veux dire un mot de l'immigration. Au cours de la session de 1922 les députés des Provinces maritimes ont eu des réunions pour discuter ce sujet. Nous avons obtenu peu de résultats pratiques, bien que libéraux, conservateurs et progressistes aient évité de soulever la question politique. On aurait voulu trouver les moyens de procurer des immigrants aux Provinces maritimes. Nous n'avons jamais eu notre juste part de l'immigration qui est venue en Canada. Les Provinces maritimes comprennent le huitième de la population du Dominion. Tous les ans le Gouvernement central dépense des sommes considérables pour favoriser l'immigration.

A la suite de nos réunions il fut décidé que le ministre de l'Immigration viendrait faire une tournée dans les Provinces maritimes. Je devais lui faire visiter ma circonscription et lui montrer les fermes abandonnées. Je devais aller le reconduire jusqu'à Petitcodiac, dans le comté de Westmoreland où il serait rejoint par le secrétaire d'Etat, député de cette circonscription. Le ministre (M. Ch. Stewart) ne parut point dans nos provinces et à quelque temps de là un remaniement du cabinet lui fit abandonner le département de l'Immigration pour celui de l'Intérieur. L'année suivante on reparla de la question, mais rien ne se fit.

L'année dernière j'en entretins le comité des chemins de fer nationaux et de la navigation, dont je suis membre, et l'on m'avisa de voir à ce sujet M. W. D. Robb, vice-président des chemins de fer nationaux, qui me renvoya à M. Price Green. Ce dernier vint de Montréal et fut entendu par le comité. On décida qu'après la session un représentant du service de colonisation des chemins de fer nationaux irait faire la tournée de mon comté et d'autres du Nouveau-Brunswick. Vers le premier août un agent du réseau, M. Biette, se présenta chez moi. Nous passâmes une semaine ensemble à parcourir les comtés de King et de Queen et il visita plusieurs fermes. Un certain nombre ne furent pas inscrites sur la liste pour diverses raisons que je ne mentionnerai pas. Je suppose que M. Biette ne les jugea pas favorables à la culture. Cependant, soixante-cinq terres furent inscrites. Je donnerai quelques détails à leur sujet. J'avais l'intention de les repasser toutes, mais je ne veux pas abuser des instants de la Chambre à cette heure avancée. La première ferme que M. Biette a inscrite sur sa liste est décrite ainsi qu'il suit:

Situation.—Etablissement Erb. Paroisse de Sussex, comté de King, 3 milles de Apohaqui; 1 mille ½ de Secord Siding, ½ mille de l'école, église à proximité. Route rurale.

Prix.—$3,000; $1,000 comptant; le reliquat remboursable par versements.

Superficie.—400 acres; 75 acres en culture; verger de 50 arbres. Hivernera 30 têtes de bétail et 3 chevaux.

Bâtiments.—Maison en bois, 26 par 34 pieds; 1 étage ½; 10 pièces.

Granges.—2; 26 par 30 pieds et 30 par 40 pieds. Hangar à machines, 12 par 18 pieds. Forge. Puits.

Remarques.—C'est là une aubaine.

Motif de vente.—Décès du mari.

Je connais très bien cette ferme, qui n'est située qu'à une faible distance de chez moi

et j'oserais dire qu'il serait impossible à l'heure actuelle de construire une maison comme celle-là au prix de $3,000. Il ne s'agit pas d'une ferme qui est épuisée. Comme le constate M. Biette, on peut hiverner trente têtes de bétail et trois chevaux; voilà donc une exploitation agricole en pleine activité. J'ajouterai de plus que j'ai fait une visite aux bureaux du National-Canadien à Montréal pour ce qui est de cette question que j'ai également discutée en comité ici. Or, on m'informe que le problème de l'immigration en ce qui regarde les Provinces maritimes est une question qui concerne exclusivement les autorités provinciales. Je doute fort toutefois que ce raisonnement tienne debout à la lumière du jour. Le Canada débourse chaque année des millions de dollars pour les fins d'immigration et, je le répète, les Provinces maritimes font partie de la confédération canadienne; nous avons donc droit à notre juste part des immigrants qui viennent s'établir au pays. Quoique les provinces du littoral offrent des avantages splendides aux colons, on ne s'occupe pas de les diriger de ce côté. Prenons maintenant la ferme n° 6:

Situation.—Collina, paroisse de Springfield, comté de King; 7 milles d'Apohaqui; ½ mille de l'église de Collina, de l'école, des magasins et de la fromagerie. Route rurale.

Prix.—$800.

Superficie.—100 acres dont 45 en culture.

Bâtiments.—Maison, 20 par 30 pieds.

Granges.—2, 24 par 30 pieds. Petites dépendances, puits et le reste; eau excellente.

Remarques.—Une aubaine.

Motif de vente.—Vieux couple sans enfant.

Je mentionnerai, je le répète, quelques-unes seulement de ces fermes offertes en vente. Je parlerai maintenant de la ferme n° 10;—et je ne fais pas de choix; je les prends au hasard. Voici la description de la ferme en question:

Situation.—Collina, paroisse de Studholm, comté de King. Etablissement anglais, à 9 milles d'Apohaqui; 2 milles ½ des magasins de Collina, de l'école, de la fromagerie et de l'église; route rurale; téléphone. A proximité de l'école.

Prix.—$1,500.

Superficie.—100 acres dont 50 en culture. Verger de 40 arbres. Puits et source.

Bâtiments.—Maison de 24 par 32 pieds; grandes.—2; 26 par 36 pieds et 30 par 40 pieds; nouvellement construites.

Remarques.—100,000 pieds de bois de commerce sur les lieux.

Motif de vente.—Le propriétaire a deux fermes et il désire en vendre une.

Je connais cette ferme très bien et, dans ce cas-là également, j'affirme qu'il serait impossible de construire la maison au prix que l'on demande pour cette ferme. Voilà encore un établissement agricole qui peut être exploité avec bénéfice. Un immigrant qui s'établirait sur cette terre y ferait sa vie et j'ai la conviction qu'il réussirait. Et maintenant, passons à la description de la ferme n° 23:

Situation—Den Road, paroisse de Cambridge, comté de Queen; 2 milles ½ de White's Cove, du magasin et du quai sur le lac Grand; ½ mille de l'école; route rurale.

Prix.—$1,000.

Superficie.—100 acres dont 50 sont défrichés.

Bâtiments.—Maison de 10 pièces. Grange de 36 par 36 pieds. Etable de 22 par 28 pieds; hangar à voitures, porcherie et le reste. Puits et sources sur toute la ferme.

Remarques.—Le propriétaire récolte 25 tonnes de foin chaque année.

Motif de vente.—Le propriétaire possède une autre ferme et il ne peut en exploiter qu'une.

Les détails quant au n° 26 sont les suivants:

Situation.—Paroisse de Waterloo, comté de Queens. Den Road; à trois milles du magasin et du quai à White's Cove, sur le lac Grand; à 2 milles ½ de l'école; 1½ mille de l'église.

Prix.—$1,000.

Superficie.—150 acres dont 45 sont défrichés. Peut hiverner 14 vaches et 3 chevaux.

Bâtiments.—Maison de 10 pièces; grange de 30 par 60 pieds; porcherie, poulailler, hangar à grain et le reste; 2 puits.

Remarques.—Considère cette offre une véritable occasion.

Motif de la vente.—Le propriétaire est un vieillard; il a deux fermes et il désire en vendre une.

J'ajouterai que les fermes que nous avons inscrites sur notre liste au cours de notre visite à travers les comtés de King et de Queens n'étaient pas situées dans les rangs éloignés mais sur le parcours des routes principales; chacune de ces fermes jouit du service de la poste rurale et est à proximité des églises, de l'école et des fabriques de beurre et de fromage. Passons maintenant à la description du n° 41:

Situation.—Paroisse de Studholm, comté de King; ½ mille de la source du ruisseau du moulin, de la fabrique de beurre et de fromage, des églises, des magasins, du moulin à farine et de la scierie, et le reste. Un mille de l'école et ¼ de mille de la poste rurale.

Prix.—$700.

Superficie.—100 acres dont 50 sont défrichés. Verger de 20 arbres.

Bâtiments.—Maison de 18 par 24 pieds; cuisine de 16 par 20 pieds; le toit est en mauvais état. Hangar à bois de 20 par 26 pieds; grange de 30 par 44 pieds en bon état. Hangar de 14 par 24 pieds; hangar à grain de 12 par 14 pieds; porcherie de 14 par 16 pieds. Un ruisseau traverse le pâturage. Bonne eau de source jaillissante.

Remarque.—Excellente aubaine.

Motif de la vente.—Le propriétaire a trop de terre pour ce qu'il peut en cultiver.

Voici maintenant la description de la ferme n° 53:

Situation.—Paroisse d'Havelock, comté de King; à un mille de l'école; ½ de l'église; trois milles de la fromagerie, des magasins et le reste. Poste rurale.

Prix.—$1,650.

Superficie.—100 acres dont 50 sont défrichées.

Bâtiments.—Maison de 24 par 28 pieds, lambrissée en bardeaux. Grange de 28 par 34 pieds; étable de

14 par 30 pieds. Porcherie, poulailler, hangar à grain. Puits. Un ruisseau traverse toute la ferme.

Remarques.—Cette ferme est située sur le parcours de la grande route (la route de Cannan) dans une excellente région agricole.

Motif de la vente.—Le propriétaire désire aller s'établir ailleurs.

Situation.—Paroisse d'Havelock, comté de King, à ¼ de mille de la fromagerie de Corn Hill, école, forge, magasin, église et le reste. Route rurale, téléphone Rural and New-Brunswick Telephone Company.

Prix.—$3,500.

Superficie.—110 acres; 70 acres défrichées, verger, quinze arbres.

Edifices.—Maison, 24 par 30 pieds, deux bow-windows, marches en ciment, cuisine, 14 par 28 pieds, hangar à bois, 18 par 20 pieds, bonne cave, excellentes réparations. Grange, 30 par 90 pieds, étable, 18 par 50 pieds, porcherie, 24 par 24 pieds. Hangar à machines, 18 par 24 pieds, garage, 12 par 12 pieds, poulailler, 12 par 16 pieds. Puits; eau de maison; ruisseau à travers la ferme.

Remarques.—C'est une excellente ferme en très bon état. De bonnes clôtures autour de la ferme; paratonnerres sur la maison.

Raison de la vente.—Décès du mari.

La dernière que je veux mentionner est le n° 61.

Situation.—Paroisse d'Havelock, comté de King, à 4 milles ½ d'Havelock où il y a des magasins, des églises, une école, une fromagerie, un garage et une station de chemin de fer, à ½ mille de l'école et de la fromagerie. Route rurale, téléphone.

Prix.—$300.

Superficie.—100 acres; 40 acres défrichées.

Edifice.—Maison, 22 par 26 pieds, cuisine, 12 par 14 pieds; bonne réparations. Grange, 26 par 36 pieds, neuve.

Remarques.—Cette ferme est sur la grande route. C'est un excellent marché.

J'ai mentionné ces détails, monsieur l'Orateur, pour montrer quelles sortes de propriétés il y a là-bas, et j'ajouterai que nous n'avons pas compris dans la liste aucune ferme qui fût vacante excepté dans le cas d'une veuve ou d'un vieillard qui en possédaient deux et ne pouvaient les exploiter toutes deux, ou de jeunes gens qui avaient des fermes adjacentes et qu'ils ne pouvaient faire fructifier en même temps. Les fermes inscrites sur la liste étaient réellement vacantes et non pas parce que l'exploitation n'en était pas rémunératrice, mais pour une ou l'autre des raisons mentionnées. Comme je l'ai dit à la Chambre tout à l'heure, le service de l'immigration des chemins de fer nationaux canadiens donne pour motif que leurs terres dans l'Ouest peuvent être achetées à bien meilleur marché. C'est peut-être vrai en ce qui concerne la superficie, mais il n'y aurait aucun bâtiment dessus, et je prétends que chacune de ces fermes a une valeur réelle et mérite l'attention du département de l'Immigration. Nous avons, touchant les nouveaux colons des propositions qui devraient avoir toute la publicité voulue.

Je traiterai durant quelques instants de la situation dans mon comté. L'agriculture est sa principale industrie. Plus de la moitié de toute la production laitière des Provinces maritimes est fabriquées dans ma circonscription. Je ne pense pas que cela puisse être contesté par personne parce que cette assertion a été faite depuis plusieurs années en diverses circonstances, et elle n'a jamais été mise en doute. Vu la situation incertaine de l'heure présente, le coût élevé de la vie, le fardeau écrasant des impôts, et surtout les tarifs exorbitants du transport des marchandises qu'ils achètent et qu'ils vendent, nos cultivateurs ne sont guère prospères. Nos producteurs de laitages sont obligés d'importer de grandes quantités de son, de petit son, et autres fourrages pour maintenir leurs bestiaux en excellent état, et leur beurre, leur fromage et leur lait doivent être voiturés sur de longues distances pour atteindre les grands centres et les points d'expédition.

Les cultivateurs ont autant besoin de protection que tous les industriels. J'ai lu il y a quelques jours dans un journal américain que le président du conseil national de l'industrie laitière des Etats-Unis, M. M. D. Munn, a été entendu devant un comité du gouvernement de Washington et qu'il a demandé que le droit douanier sur le beurre canadien fût porté de 8c. à 12c. M. Munn dit que les Américains fabriquent plus de 2,000,000,000 livres de beurre et qu'ils en importent environ 25,000,000 de livres, très petite quantité comparée à celle qu'ils manufacturent eux-mêmes. Il a ajouté cependant que c'est suffisant pour nuire à leur marché et à diverses époques de l'année, les forcer de réduire leur prix de 5 à 17c. la livre. Nous sommes dans les mêmes circonstances au Canada surtout dans les Provinces maritimes. Notre beurre et nos œufs atteignent-ils un prix raisonnable, aussitôt il nous arrive de grosses importations des Etats-Unis, alors que notre tarif n'est pas plus de la moitié du leur.

Au Nouveau-Brunswick, la plus importante des industries après l'agriculture est celle de l'exploitation forestière. Dans ma circonscription, on coupe annuellement environ 75,000,000 de pieds de bois. Cette quantité a été notablement diminuée l'an dernier à cause de la surproduction de l'année précédente et de la vente peu active de cette année, et aussi de la concurrence des Etats-Unis, de Montréal et d'autres grands centres qui importent de la Colombie-Anglaise. Cette industrie est en butte à de graves obstacles, et connaissant fort bien la situation, je dirai que des nombreux exploitants et manufacturiers du bois de construction sur la rive nord de la province, il n'y en a pas plus que deux ou trois dont les intérêts ne sont pas en vente aujourd'hui.

L'honorable député de Northumberland, N.-B. (M. Snowball) est un des gros exploitants et l'a toujours été depuis aussi longtemps que je puis me rappeler. Le nom de Snowball est très bien connu dans les Provinces maritimes; mais l'entreprise de l'honorable représentant n'est pas très active cette année: la compagnie possède deux grandes scieries stationnaires, mais elle n'exploite actuellement qu'une petite scierie mobile. Au cours de ses observations sur le budget cet honorable collègue a dit que la situation n'était pas rose au Nouveau-Brunswick, mais il a cité des extraits de journaux pour prouver qu'elle s'améliore graduellement et que les affaires vont mieux qu'avant. Voilà trente-cinq ans que je suis en affaires au même endroit et jamais je n'ai vu autant de stagnation dans l'exploitation forestière et dans l'industrie en général. A l'appui de ce que j'avance je veux citer quelques mots d'un discours prononcé à la législature du Nouveau-Brunswick le 8 avril; je prends la citation du *Telegraph Journal*, publié à Saint-Jean (N.-B.). Ce discours fut prononcé devant la législature par M. J. S. McKenna, président du *Telegraph Journal*. Je vais lire seulement l'en-tête; je n'abuserai pas de l'indulgence de la Chambre en donnant lecture de tout l'article. Voici une en-tête:

On entrevoit pour les provinces la pire forme d'annexion par le mouvement d'émigration aux Etats-Unis.

Et une autre:

Le député de King affirme à la Chambre que les jeunes gens quittent le pays par milliers et demande aux hommes à vues larges d'élaborer de nouvelles méthodes.

Voilà qui ne corrobore pas l'assertion de nombre d'honorables députés de cette Chambre que la situation est bonne au Canada, meilleure même qu'aux Etats-Unis en ce moment. Je crois que pareilles assertions formulées en cette Chambre ne pourraient pas supporter l'examen. Pour démontrer encore que la situation n'est pas telle que l'a représentée l'honorable député de Northumberland, je veux faire lecture d'un passage d'un discours prononcé dans la cité de Toronto par M. J. A. McLeod, gérant général de la banque de Nouvelle-Ecosse. Tout le monde sait que la banque de Nouvelle-Ecosse est une de nos banques les plus fortes, les plus solides et qu'on peut ajouter foi aux affirmations de ses directeurs. Voici ce que dit M. MacLeod à cette occasion:

L'an dernier nous avons signalé à quel point l'impôt obérait l'industrie. Cette situation ne s'est pas amendée au cours de l'année. Pour qu'il y ait une reprise normale des affaires nous estimons qu'un dégrèvement du contribuable s'impose. Nous comprenons parfaitement qu'il faut solder les obligations résultant de la guerre; mais nous croyons que nos gouvernants, et nous entendons par là les autorités fédérales, provinciales et municipales, ne se sont pas encore rendu compte de toute la gravité de la situation. On assume de nouvelles obligations qui forcément vont relever l'impôt au lieu de l'abaisser. Dans tous les dépôts administratifs on devrait pratiquer l'économie au point de permettre certaines réductions d'impôt, ce qui encouragerait l'homme d'affaires à aller de l'avant avec ses nouveaux projets dans l'espoir que lui-même et non le fisc, récoltera tous les bénéfices de son industrie. Le gouvernement, tant en Grande-Bretagne qu'aux Etats-Unis a apporté une réduction appréciable aux taxes; mais au Canada l'impôt tend toujours à monter. Si nous voulons conserver et développer notre commerce étranger nos producteurs et nos exportateurs doivent être affranchis de l'entrave qui constitue à leur endroit un impôt plus onéreux que celui qui frappe leur concurrents des autres pays.

Un autre de nos problèmes actuels aux Provinces maritimes provient de relèvement notable des frais de transport, cette source perpétuelle de difficultés. Je reconnais que l'état actuel des choses rend on ne peut plus difficile la solution de ce problème, mais il me semble qu'on pourrait tenter d'améliorer la situation dans une certaine mesure. A ce propos, pour souligner le contraste entre la situation du moment au Canada et aux Etats-Unis, je veux faire la lecture d'un article publié tout récemment dans la *Financial Review*:

Le mouvement des marchandises sur les voies ferrées atteint un volume sans précédent

Les lignes américaines attribuent l'augmentation aux produits manufacturés

New-York, le 29 mars.—(United Press).—Les chemins de fer américain, au cours des dix premières semaines de 1925 ont transporté plus de marchandises que jamais auparavant à pareille époque,—9,000,328 wagons ayant été chargés depuis janvier jusqu'au 7 mars; soit 144,858 de plus que le maximum précédent atteint l'année dernière.

Ces chiffres ont été livrés au public à une réunion, tenue aujourd'hui, des directeurs de l'Association des voies ferrées américaines. Le relèvement provient en majeure patrie des produits des manufactures ou des objets qui servent à l'industrie manufacturière. Comme la grosse part des produits agricoles fut transporté l'automne dernier ou au commencement de l'hiver, les chargements de ces denrées se font moins considérables.

Le 1er mars 1925, les chemins de fer avaient en réserve 4,988 locomotives en bon état contre 3,800 au 1er mars 1924.

On remarquera que s'il ne s'agit pas d'un mouvement de blé ou d'autres produits naturels: c'est le transport des produits sortis des manufactures des Etats-Unis. Je n'ai pas l'intention de discuter plus avant cette question, sauf pour signaler certains aspects de la situation intéressant nos chemins de fer nationaux. Je tiens à affirmer d'abord que je ne suis nullement hostile au réseau national. Etabli aux Provinces maritimes sur la ligne principale du National-Canadien, j'ai toujours été favorable au réseau de l'Etat et j'ai fait ce que j'ai pu pour alimenter son trafic. Ma maison—vous me pardonnerez cette allusion personnelle—fournit au chemin de fer national chaque année environ 250 wagons de marchandises qui sortent et 80 autres qui entrent, sans compter les consignations inférieures à

un wagon. Par conséquent, ce que je pourrai dire du chemin de fer national n'a aucun caractère personnel. Ce qui me pousse à parler ainsi, c'est ce que j'appellerai la prodigalité on ne peut plus flagrante qui se remarque dans l'administration des chemins de fer nationaux sous la direction de sir Henry Thornton. Quand ce dernier a été nommé président du réseau national, j'espérais bien que la situation changerait, mais apparemment plus on va, plus elle empire. On nous avait assuré à l'époque de la nomination de sir Henry Thornton qu'il serait indépendant et qu'il ne supporterait aucune politique dans l'administration du réseau. Tout le monde croyait alors que sir Henry Thornton ne tolérerait en effet aucune intervention politique, mais après l'avoir suivi dans ses différents voyages dans les provinces maritimes et l'avoir surveillé ailleurs au Canada, je m'aperçois que c'est un très habile et très rusé politicien, qui s'occupe autant du côté politique que le faisaient certains fonctionnaires de l'ancien Intercolonial dans les Provinces maritimes.

Je suis heureux que l'honorable secrétaire d'Etat (M. Copp) soit présent, car j'ai maintenant une autre affaire à traiter. En décembre dernier, il y eut une élection pour la choix d'un député provincial à Moncton, en remplacement de l'honorable W. C. Robinson qui avait été nommé sénateur. La vacance existait depuis quelque temps déjà. Je suppose qu'on doutait un peu du résultat, bien que dans la dernière élection générale l'honorable secrétaire d'Etat eut obtenu dans sa circonscription une majorité de près de sept mille voix.

L'hon. M. COPP: Une assez belle majorité.

M. JONES: Oui, assez belle en effet et on penserait qu'il n'y avait rien à craindre à faire une élection à cet endroit et que le candidat libéral était en mesure de se faire élire. L'élection eut lieu le 1er décembre. Une semaine avant, sir Henry Thornton, parcourant les Provinces maritimes, s'arrêta à Moncton qui est le centre des lignes de chemins de fer et où se trouve le bureau principal de la région de l'Atlantique du réseau national. Justement on a nommé à peu près à la même époque comme membre du bureau de direction du chemin de fer national M. Matthew Lodge, de Moncton, pour qui j'ai beaucoup d'estime. Je crois qu'il fera un bon administrateur et je ne critique pas sa nomination, parce que je suis sûr qu'il a à cœur les intérêts de sa province et, partant, de tout le Canada, car nous faisons certainement partie du Canada. Le gouvernement de la province de Nouveau-Brunswick avait tout tenté pour faire régler certaines difficultés à Moncton et il pensait bien que tout était arrangé. Toutefois, M. Rand, le candidat, qui aspirait au poste de procureur général fut battu par environ 900 dollars—je veux dire 900 voix.

L'hon. M. COPP: Cà lui a coûté plus cher que cela.

M. JONES: Je ne doute pas qu'il ait dépassé cette somme d'après les rapports que j'ai tout lieu de croire exacts. Ce soir-là, le premier ministre, M. Veniot, dut chercher quelque excuse pour expliquer ce grand revers. Il prétendit qu'il y avait eu une forte tempête de neige le jour précédent. Il donna aussi comme raison l'impopularité des chemins de fer nationaux, disant qu'on avait renvoyé des employés et que s'il avait reçu un jour plus tôt le télégramme de M. Dalrymple, l'élection aurait probablement bien tourné. Je dois dire que M. Dalrymple est le vice président des chemins de fer nationaux.

L'hon. M. COPP: L'honorable député a-t-il une copie du télégramme de M. Dalrymple?

M. JONES: Non, je ne l'ai pas, mais le premier ministre du Nouveau-Brunswick a dit que le télégramme était arrivé un ou deux jours après l'élection au lieu de la veille.

L'hon. M. COPP: Je n'en ai jamais entendu parler.

M. JONES: C'était le sujet de toutes les conversations à Moncton. Donc, je discutais l'attitude des administrateurs du chemin de fer National et j'ai dit au début que, suivant moi, la prodigalité y était on ne peut plus flagrante, surtout quand on pense à la situation dans laquelle le pays se trouve. Je ne citerai que quelques exemples: d'abord, l'hôtel Scribe, à Paris, subvention de 3 millions, le Union Club à Londres, $1,500,000 et les postes radiotéléphoniques. Il ne s'agit pas simplement des frais d'installation des postes radiotéléphoniques, mais de leur entretien qui, naturellement, dure continuellement. Nous avons ensuite les champs de golf, les parcs et l'exploitation des hôtels, ainsi que la question du matériel roulant sur le réseau du National-Canadien. C'est en 1923 que sir Henry Drayton, a débuté dans la direction du réseau et on a posé une question au ministère des Chemins de fer et Canaux touchant la construction de nouveaux wagons d'acier pour le National-Canadien. En 1922-23, comme c'était la première année de l'administration de sir Henry Thornton, celui-ci n'était pas encore bien au courant et on n'a pas acheté de nouveaux wagons d'acier, mais en 1923-24, nous voyons que le National-Canadien a fait l'acquisition de 154 wagons d'acier; en 1924-25, 65 autres

ont été achetés, ce qui forme un total de 219 wagons en deux ans, à un prix total d'environ 15 millions. Je prétends que, dans la situation financière actuelle du réseau, ces dépenses sont injustifiables et exagérées. Il y a des centaines et des centaines de bons wagons de première classe et d'autres qu'on peut utiliser parfaitement. Tout ce qu'il leur faut, c'est une couche de peinture et quelques réparations au bourrage des sièges pour les rendre convenables, dans la situation où nous nous trouvons en ce moment. Je ne pense pas que le peuple puisse approuver ces folles dépenses.

Une autre question, c'est l'emploi des wagons particuliers. Je ne m'oppose pas à l'existence de certains wagons particuliers. Je crois que les présidents de réseaux ou les ministres du cabinet pourraient s'en servir sans en abuser. Pour les gérants des chemins de fer, le wagon particulier est aussi essentiel qu'un bureau aux quartiers généraux, parce qu'en passant d'un endroit à un autre, ils peuvent transiger leurs affaires comme dans leur propre bureau. Mais voici ce que je ne puis accepter: J'ai entendu parler de voyages que sir Henry Thornton a fait dans les Provinces maritimes, non seulement en wagon particulier, mais avec un train particulier de huit ou dix voitures, exactement comme s'il parcourait le pays pour son plaisir. Je m'oppose à ces dépenses du National-Canadien, parce que si les clients du chemin de fer des régions éloignées demandent la moindre concession, on la leur refuse sous prétexte d'économie.

Je vais terminer en traitant d'un sujet dont d'autres députés ont parlé à cette session et aux sessions précédentes. C'est la question de la représentation à la Chambre et l'honorable député de York-Sunbury (M. Hanson) y a fait allusion au cours de cette session. J'appuierais de toutes mes forces un projet de réduction du nombre des députés qui est trop élevé. Avec sa population de huit à neuf millions, le Canada a un système de gouvernement trop complexe et cela lui coûte trop cher. Une réduction dans le nombre des ministres et je suis d'avis que nous aurions un travail plus effectif et meilleur en réduisant le cabinet de moitié. Je favorise également une réduction du chiffre de l'indemnité parlementaire, et si la résolution dans ce sens qui figure au Feuilleton depuis environ deux ans avait amené un vote, je l'aurais appuyée. Je crois que nous pourrions abréger la session, d'au moins un tiers. Une longue session peut être agréable aux députés de la province de Québec qui habitent les environs de Montréal ou aux députés d'Ontario habitant les environs d'Ottawa, mais ceux qui viennent de loin, de l'Ouest ou des Provinces maritimes ne sont pas plus avancés en écoutant cinq ou six mois de débat sur des sujets purement abstraits.

Le premier ministre (M. Mackenzie King), au cours de ses dernières remarques, a fait une touchante allusion à nos amis les progressistes en ce qui regarde le budget. Il leur a dit qu'il dépendait d'eux de l'appuyer ou d'appuyer l'amendement de l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton). Il a ajouté que s'il n'avait pas l'appui d'une bonne majorité, il ne lui restait qu'à donner sa démission. J'ignore comment nos amis les progressistes vont agir à ce sujet, mais ce qu'ils auraient de mieux à faire, s'ils ont à cœur les intérêts et le bien-être du pays, ce serait de repousser le budget afin de donner au premier ministre une occasion de dissoudre le Parlement, de se présenter devant le peuple et de recevoir la condamnation qu'il mérite si bien.

Avant de reprendre mon siège je veux rappeler que le premier ministre m'a fait l'honneur de venir parler dans mon comté durant la campagne de 1921, alors qu'il a prononcé un discours dans le théâtre de la ville de Sussex. A cette occasion, il a parlé de mon très honorable chef comme d'un autocrate. Il a déclaré que les affaires s'en allaient vers la faillite, que le coût de la vie était élevé et que si les électeurs du Canada voulaient l'élire avec son parti, la situation serait transformée. Ce soir, pendant son discours, il a déclaré avoir réduit le coût de la vie, mais par quel bout, il ne nous l'a pas dit. Le peuple canadien a des raisons de penser le contraire. Je ne sais s'il a dit qu'il avait accéléré l'industrie, ce sera aux électeurs à en décider lorsque l'occasion lui en sera donnée et l'on verra alors l'administration actuelle rouler précipitamment vers sa chute.

M. BIRD: Monsieur l'Orateur, le premier ministre a accusé l'opposition de prolonger ce débat. Comme il adressait ce reproche indistinctement à tous ceux qui siègent à votre gauche, je voudrais établir nettement la situation en citant le relevé que l'on me passe et qui établit parfaitement, je crois, les responsabilités. Jusqu'à présent, 46 libéraux ont rempli 823 colonnes des Débats, soit une moyenne de 18 colonnes chacun; 26 conservateurs, 583 colonnes ou 22 colonnes ½ chacun; et 31 progressistes 381 colonnes, soit 23 colonnes ½ chacun. Les progressistes en sont encore moins responsables si l'on tient compte de l'à-propos de leur discours.

M. LADNER: L'honorable député a-t-il calculé le nombre de colonnes remplies par les membres de la droite en les comparant à celles

qui reviennent aux membres des deux oppositions? Ce nombre est à peu près égal.

M. BIRD: Le Gouvernement a fait suivre chaque conservateur et chaque progressiste d'un de ses adeptes.

M. DUFF: Non, il ne l'a pas fait.

M. BIRD: Je pense, donc, que l'accusation de prolonger le débat ne peut pas s'appliquer à ce côté-ci de la Chambre. Le premier ministre a aussi oublié de déclarer clairement que les progressistes n'ont nullement tenté de prolonger le débat sur le contrat Petersen. Je crois qu'il a aussi oublié de nous parler de son propre discours de quatre heures. Tout ceci en passant. Ces questions de détail ont une certaine influence sur l'opinion publique, et c'est pour cette raison que j'ai consacré quelques instants à éclaircir la situation.

La Chambre me permettra, peut-être d'appeler son attention sur le chemin de fer de la baie d'Hudson, à l'exemple de l'honorable ministre de l'agriculture (M. Motherwell). Le chemin de fer de la baie d'Hudson n'est pas sans relations avec ce débat. Si, chaque année, vous continuez de taxer le cultivateur de l'Ouest, et le cultivateur en général, à l'avantage des autres groupes de la population, il n'est que raisonnable que cette Chambre considère les mesures qui, jusqu'à un certain point du moins, pourraient améliorer le sort du cultivateur. Quant aux déclarations de l'honorable ministre de l'agriculture, je me demande si elles constituent un motif d'espoir ou de désespoir. Le fait qu'il s'est déclaré converti nous donne une certaine satisfaction. Les conversions tardives ne sont pas notoirement remarquables pour leur sincérité, mais dans le cas du ministre je n'ai pas l'intention de mettre en doute sa sincérité. J'espère que l'œuvre salutaire se poursuivra. Nous ne cesserons pas de prier pour les autres députés de l'Ouest qui font partie du groupe libéral. Quand nous les aurons convertis et qu'ils seront de notre côté, nous espérerons quelque chose du reste du parti libéral à ce sujet. La partie inquiétante des discours du ministre par rapport au chemin de fer de la baie d'Hudson a été la tendance manifestée dès le début, d'exprimer des idées hétérodoxes sur le chapitre des ports. Il m'a semblé pendant qu'il parlait que la dernière partie de ses paroles détruisait l'effet des premières. Il commença par nous bénir et finit par nous maudire, pour ainsi dire; et il y eût grande réjouissance dans le camp de l'ennemi après qu'il eut parlé. Involontairement, peut-être, il a fait le jeu des adversaires. Quand aux mérites de la discussion en elle-même, je ne désire pas retarder le travail de la Chambre en entrant dans le moindre détail à ce sujet à l'heure actuelle, mais je dois dire que toutes les objections présentées par le ministre à cette Chambre ont été refutées, maintes et maintes fois, ici même durant les trois dernières années. Je ferai remarquer également que chacune des autorités qu'il a citées était vieille de quarante ans au moins; elles remontent toutes à une époque où aucune enquête systématique ne pouvait être faite. Ce n'est que récemment que ces ports ont pu être examinés avec une certaine méthode et une certaine exactitude. Si le ministre a lu les rapports des enquêtes qui ont été entreprises par son propre gouvernement et par l'ancien gouvernement conservateur, comme je les ai lus, je pense qu'il aurait hésité avant d'exprimer l'opinion qu'il a émise l'autre jour.

L'hon. M. MOTHERWELL: L'honorable député a-t-il pris note de mes remarques au sujet du témoignage du capitaine Bernier?

M. BIRD: J'y arrivais justement. Comme je le disais, si le ministre avait lu les rapports méthodiques et scientifiques publiés par son propre gouvernement, au lieu de prêter l'oreille à ce qui demeure, en fin de compte, des racontars de marins, quelque intéressants qu'ils soient, il aurait hésité à exprimer l'opinion qu'il a faite sienne. J'ai le plus profond respect pour le capitaine Bernier, que je considère comme l'un des plus grands navigateurs du Canada; et je suis heureux de constater qu'à l'âge avancé de plus de soixante et dix ans il appareille pour une autre expédition arctique. Comme marin, il n'existe aucun doute sur sa compétence et son habileté; mais comme autorité sur Port-Nelson, le ministre n'aurait pas dû, je crois prêter l'oreille à ce qu'il avait à dire. Je suis prêt à admettre, que le ministre, après enquête insuffisante, a pris une attitude erronée, contraire à l'opinion publique dans tout l'Ouest; et l'opinion qu'il a exprimée fait justement l'affaire de ceux qui s'opposent à l'achèvement de cette voie ferrée. L'opinion publique sera plus sévère à son égard que je ne le serai.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'en prendrai le risque.

M. BIRD: Déjà, je vois que les gens de l'Ouest considèrent les remarques du ministre comme un barrage de fumée derrière lequel le Gouvernement cache sa politique de temporisation. Le temps viendra de rectifier cette impression, et lorsque le ministre des Chemins de fer fera son exposé annuel, le Gouvernement aura l'occasion de faire connaître au public quelle est sa politique sur cette question importante. Je ne veux pas en dire davantage pour le moment sur la question du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Je désire faire certaines remarques sur le budget en général. Les méthodes de comptabilité du Gouvernement ont fait l'objet d'une bonne part de la discussion. Il semble que nous en somme venus à une méthode de tenue de livres qui vise d'abord à protéger le parti au pouvoir avant de renseigner le public. D'après le débat que nous avons suivi, il est impossible d'en arriver à une autre conclusion. C'est un système de tenue de livres que l'on verrait dans une buanderie chinoise. Le public n'a pas besoin d'une justification élaborée et compliquée des actes du parti au pouvoir; le public désire un exposé clair et net des faits. Pourquoi ne pas inscrire les recettes d'un côté et les déboursés de l'autre et permettre au public de voir où se trouve la balance? Certains pays vont jusqu'à publier leur état annuel sous forme de graphique et je conseillerais au Gouvernement d'en faire autant, afin que tout homme qui sait lire puisse comprendre, sans qu'on ait à lui fournir chaque année des explications sur les balances et les distinctions dont le but est de l'embrouiller. On m'a rappelé au cours de ce débat un ancien épicier qui tenait ses comptes au moyen de certains hiéroglyphes que seul il pouvait comprendre. Le système était bon, si l'homme était honnête; mais comment pouvait-on s'assurer de son honnêteté? C'est là exactement ce qui se pratique avec notre système de comptabilité; on n'a jamais voulu éclairer le public, mais simplement justifier les actes du parti au pouvoir. Nous avons déjà, je crois, consacré trop de temps à la discussion de cette question, et trop peu de temps à la discussion de l'exposé financier même. Après tout, le peuple ne s'intéresse guère à cette tenue de livres; ce qui l'intéresse, c'est la somme des impôts qu'il paye et la façon dont ces impôts sont répartis. Cette année, le Gouvernement a prélevé en impôts une somme de 290 millions de dollars, somme énorme, et toute la satisfaction que nous tirons de ce fait, c'est que cette somme n'est pas tout à fait aussi forte que celle de l'an dernier. Il serait prématuré d'en féliciter le Gouvernement, car si vous prenez la moyenne des trois dernières années, quelque 323 millions de dollars, soit deux ou trois millons de dollars de plus qu'à l'avènement du régime actuel, et étudiez la situation de ce point de vue, bien que le fait ne jette aucun discrédit sur le Gouvernement, vous avez une idée du fardeau que porte le contribuable. La société Edwards Morgan & Company ne pourrait, je crois, être plus claire—on a prélevé 291 millions d'impôts en une année. Mais ce n'est pas là le point le plus important aux yeux du contribuable—c'est-à-dire du point de vue du contribuable ordinaire, du consommateur et du producteur ordinaires. Ce qui les intéresse davantage, ce n'est pas le montant, mais sa signification. Ils désirent savoir au juste qui a porté le fardeau, et c'est là ce dont il n'a pas été question au cours de ce débat—on n'a pas indiqué quels sont ceux qui payent les impôts. Le Canada s'est signalé, depuis quelques années parmi les nations démocratiques pour ce qui est du fait que le coût de l'administration des affaires du pays est tombé sur les épaules du consommateur. Que s'est-il produit au cours des deux ou trois dernières années? La situation était déjà assez mauvaise, mais sous le régime d'un Gouvernement supposé populaire que s'est-il produit? Nous constatons que pendant ces années, l'impôt indirect a été porté de 67 à 80 p. 100. C'est-à-dire le consommateur et le producteur payent aujourd'hui 80 p. 100 des impôts de ce pays. Environ 80 p. 100 de l'intérêt de la dette de guerre; 80 p. 100 de nos pensions de guerre; 80 p. 100 du coût de ce débat pèsent sur les épaules du consommateur, l'ouvrier avec une famille, le soldat-colon qui peine sur une terre neuve, le soldat pensionné et sa famille vivant d'une pitance du Gouvernement. Je ne crois pas que nous puissions trouver en ce monde un pays, se réclamant de développement démocratique, qui laisse avec autant de gaieté de cœur les fardeaux peser sur les épaules qui peuvent le plus difficilement les supporter. Parcourez l'univers, et je me demande si vous trouverez un pays où le principe de la capacité de payer soit aussi négligé qu'il l'est dans notre Canada. Que vous alliez dans la libre-échangiste Grande-Bretagne ou dans l'Amérique protectionniste, vous verrez que c'est vrai. En Grande-Bretagne, 57½ p. 100 des taxes sont prélevées par voie directe; aux Etats-Unis, 55 p. 100; si vous ajoutez le droit sur les successions, cela porte le chiffre des Etats-Unis à l'égalité de celui de la Grande-Bretagne; ceci prouve que ces deux grandes démocraties ont marché de pair dans la démocratisation de l'impôt. Au Canada, nous tirons de l'arrière; la raison, c'est que les gouvernements que nous avons eus depuis une couple de générations ne se sont pas occupés de légiférer pour le peuple, car le peuple n'était pas alors représenté; sa voix n'a pas été entendue ici; depuis plus de deux générations, le budget annuel a absolument ignoré le peuple ordinaire. Le résultat, c'est que nous prélevons présentement, au moyen de taxes indirectes, 80 p. 100 du coût total de l'administration.

Nos amis les conservateurs sont presque muets sur cet aspect du budget, et il est très naturel qu'il en soit ainsi; il entre bien dans les vues des vieux tories de faire l'affaire de quelques privilégiés aux dépens de la masse. Mais ce n'est pas le genre de doctrine que nous attendons d'un gouvernement libéral dont les traditions sont si opposées à ce genre

de taxation. Les conservateurs, dans leur amendement, ont fait un geste dans cette direction. Le chef de l'Opposition (M. Meighen), dans son discours, s'est adressé tout particulièrement à notre groupe. Il nous a regardés d'une façon presque menaçante quand il a parlé de cette question. Il nous a demandé si nous, progressistes, allions voter contre l'amendement de son parti proposant une réduction de la taxe de vente. Eh bien, nous, les progressistes, hommes très simples, ne nous laissons pas berner aussi facilement que se l'imagine le chef de l'Opposition. Il est très facile de lire entre les lignes de l'amendement. Une réduction de la taxe de vente, venant du parti conservateur, signifie simplement une amorce du piège protectionniste. Les conservateurs veulent abaisser la taxe de vente, le droit du timbre et l'impôt sur le revenu: où prendra-t-il ses revenus? Il ne reste qu'une seule source et c'est le tarif. Il ne faut pas mettre le filet trop près de l'oiseau. Le chef de l'Opposition compte que les progressistes vont se faire prendre à ce piège.

Les conservateurs n'ont pas parlé beaucoup de réduire l'impôt sur le revenu, mais j'ai remarqué que certains journaux exercent depuis longtemps une pression sourde en ce sens, et cela semble se réfléter dans le discours de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens). Dans son discours, ce dernier a parlé de la détresse de celui qui paie l'impôt du revenu à Vancouver, le comparant à celui de Seattle. Je ne mettrais pas un seul moment en doute ses chiffres, mais leur signification réelle est celle-ci: il n'y a aucun doute que celui qui paie l'impôt sur le revenu au Canada supporte un fardeau plus lourd que celui des Etats-Unis, mais il est aussi vrai que le consommateur au Canada supporte un fardeau plus lourd que le consommateur américain. Le fait est que le Canada, comme pays, est plus lourdement taxé que les Etats-Unis. Nous gémissons sous un fardeau que les Etats-Unis ignorent absolument. La différence est celle-ci: en Canada, le fardeau est distribué d'une façon moins équitable qu'aux Etats-Unis; ici, le fardeau a été placé entièrement sur les épaules du consommateur.

La contribution moyenne du contribuable américain s'élève à $17.50; en Canada, elle est de $6.50; ceci démontre clairement la façon dont le fardeau est distribué ici, et le résultat est manifeste dans tout le Canada. Depuis quelques années, il y a eu en ce pays, d'un côté une tendance vers un luxe effréné, et de l'autre,—et je parle sincèrement en disant cela—une tendance vers une pauvreté dégradante; et ceci dure depuis plus longtemps que certains honorables députés se l'imaginent. Les mauvais riches ont eu un peu plus de pourpre et de fine toile chaque année, un peu plus de confort somptueux, tandis que le pauvre Lazare n'a eu que quelques croûtes de moins à manger. Tous les jours, vous vous trouvez en face d'édifices commerciaux et de banques qui ressemblent à des temples païens; d'un autre côté, vous voyez des habitations ressemblant à des chaumières du moyen-âge plutôt qu'à des maisons. Et l'on voit cependant quelques députés qui seraient prêts à vider davantage les foyers des gens du peuple afin de pouvoir enbellir davantage les maisons des riches, car voilà ce que signifie ce système d'impôts.

Je parlerai un peu de la question du tarif, sujet si usé dans ce débat annuel.

Je remarque que les deux principaux orateurs de ces discussions sont l'honorable représentant de Brome (M. MacMaster) et l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton). Ce dernier reprocha au député de Brome son système; mais l'ex-ministre des Finances a aussi son système favori, peut-être sans le savoir, et je crains que sa théorie ne soit plus incohérente et moins pratique que l'autre. La théorie du représentant de Brome a cet avantage qu'elle a été longtemps conforme aux belles traditions du bons sens britannique; mais celle de l'ex-ministre des Finances, si je ne me trompe, est sortie il y a quelques années du cerveau d'un professeur allemand qui soutient qu'il est recommandable et patriotique d'imposer des taxes à la population agricole afin d'augmenter la production. C'est du vrai prussianisme et j'affirme que l'esprit de cette doctrine est aussi antisocial que contraire à la doctrine britannique. Le malheur est, monsieur l'Orateur, que les hommes ne peuvent vivre seulement de théories, quelque respectables qu'ils soient. Quand on nous offre le libre-échange, d'un côté, et, de l'autre, la protection en réalité on ne nous offre pas grand'chose en un pays comme le nôtre, puisque le peuple canadien, pour une raison ou l'autre, n'a jamais pu accepter aucun de ces régimes. Un remède que l'estomac ne peut garder n'est pas un vrai remède; néanmoins, depuis nombre d'années, les libéraux et les conservateurs se sont constitués les médecins d'un pays indisposé. Ils n'ont jamais pu offrir au Canada que ces médicaments mystérieux, et le Canada, pour une raison ou une autre, n'a jamais cru devoir en accepter aucun. Je crois qu'il est possible d'expliquer cet état de choses. Si le Canada n'accepte pas la doctrine défendue par l'honorable représentant de Brome, c'est à cause d'une certaine tournure d'esprit. Nous, Canadiens, sommes sujets à une crainte qui se communique de l'un à l'autre et qui est due au voisinage

d'un autre pays très supérieur au double point de vue de la population et de la productivité. Cela nous assombrit et rend très difficile de convaincre la masse des Canadiens des avantages de la doctrine de Cobden. C'est aussi ce qui permet à nos amis torys de les diriger facilement dans un autre sens. Nos amis protectionnistes n'ont qu'à pincer un peu la corde patriotique et cela leur vaut une douzaine d'arguments. Ils n'ont pas besoin d'argumenter du tout, car la psychologie agit furieusement en leur faveur. Tant que la protection régira les relations internationales, tant que les monopoles gigantesques s'abriteront derrière les murs tarifaires et se serviront des mêmes tactiques commerciales, les Canadiens feront la sourde oreille à l'éloquence très agréable de l'honorable représentant de Brome. Je le plains, et je les plains. D'un autre côté, les raisons qui empêchent les Canadiens d'accepter le régime protectionniste sont d'ordre purement économique.

Le Canada est avant tout un pays agricole, qui doit nécessairement exporter ses produits et les vendre à l'étranger aux prix qui ont cours sur le marché international; tant que durera cet état de choses, monsieur l'Orateur, la masse des Canadiens refuseront d'accepter la doctrine de protection élevée. Mais cela nous met dans une position curieuse, dont je veux entretenir la Chambre pendant quelques instants, car je crois que le fait donne des aperçus lumineux sur la politique canadienne. L'attitude du présent Gouvernement aggrave cet état de choses. Son programme, si peu conforme à ses déclarations de l'époque où il ne détenait pas le pouvoir, nous donne une idée parfaite des méthodes politiques en honneur au Canada. Nos amis du groupe conservateur l'attribuent à la dégénérescence morale des hommes politiques libéraux. C'est là, à mon sens, envisager la question trop légèrement. Cela n'est pas dû à la dégénérescence morale des libéraux. Je pense que, à cet égard, ils sont en aussi bonne posture qu'aucun d'entre nous, à tout prendre. Ce phénomène étrange n'est pas dû à l'abâtardissement de l'homme politique libéral; mais plutôt à la perspicacité de ces hommes. L'idée n'est pas de moi; elle a été établie amplement durant cette discussion. Les libéraux ne se défendent plus d'avoir adopté cette attitude. Ils l'ont adoptée quand ils ont compris que l'opinion publique n'est pas unanime sur cette question. Les libéraux ont suivi ce programme depuis une génération ou deux. C'est un programme purement politique. Il est aussi étranger que possible à l'économie politique ou à la science du gouvernement. C'est de la politique pure et sans fard et, depuis des années, le parti libéral en a retiré des avantages. Il s'en est bien trouvé et il lui a valu les fruits doux et délectables du pouvoir pendant plusieurs années; et, après tout, à quoi servirait un programme politique sinon à faire obtenir le pouvoir? Dans son discours, le ministre de la Justice—hier, je pense?—a fait allusion à cet aspect de la question. Le ministre de la Justice a un esprit naturellement porté vers la philosophie et il s'est chargé d'ériger le programme libéral en système philosophique. Je l'ai écouté très attentivement lorsqu'il tenta de le faire. Dorénavant, le parti libéral va tenir le rôle du parti du centre détenant la balance du pouvoir entre les conservateurs d'un côté et les progressistes de l'autre. C'est ainsi qu'ils vont sauver le pays de la désagrégation. En l'écoutant je ne pouvais pas m'empêcher de me rappeler que c'était le dessein qu'avait eu le parti libéral en Angleterre, c'était le rôle dont il aurait voulu le succès; mais je me permettrai de faire remarquer au ministre combien il devient de plus en plus difficile d'exercer son pouvoir sur le peuple, maintenant que la masse est mieux renseignée sur les affaires publiques. Je vois d'ici le Gouvernement qui en appelle au peuple et entreprend de convaincre le public qu'il n'est ni l'un ni l'autre. Cela nous rappelle cet ancien chant des revivals: "Oh! to be nothing, nothing!"

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami a-t-il chanté souvent?

M. BIRD: Oui. Je compte le chanter encore et avec la même ferveur. L'honorable ministre de la Justice et ses collègues s'imaginent pouvoir marcher sur le fil qui sépare le progrès de la réaction. Je doute fort qu'ils puissent continuer longtemps ce statagème; c'est une sorte de Blondin de la politique qui tente de marcher sur la corde tendue d'une politique sans consistance au-dessus du gouffre écumant de l'opinion publique. Quand j'étais jeune on avait l'habitude d'en agir ainsi; c'était ce à quoi se résumait, alors toute la politique, mais j'ai le sentiment que cette comédie a pris fin—que c'en est fini de ce genre de sport démodé et futile, dans lequel libre-échange et protection luttent pour atteindre deux buts imaginaires, joute qui se renouvelle tous les quatre ou cinq ans pour l'amusement du public. Les électeurs du pays ont bien changé depuis le jour où ce jeu avait le don d'intéresser. Sans doute, demandera-t-on: quelle est la façon de penser des progressistes sur le libre-échange, quelle est leur opinion sur la protection? C'est précisément ce qui nous touche le plus près, et de quoi dépend même notre existence. Il y a quatre ans, les progressistes ont été délégués au parlement pour protester

contre la prépondérance des opinions des villes. C'est la seule raison d'être du parti progressiste. Il n'y a pas que le tarif qu'on accommode aux opinions des villes; il y a bien d'autres sujets. Le pays s'est vu imposer le tarif, et contraint à le subir bien avant que le Canada rural fût organisé. Si les cultivateurs eussent eu une organisation jamais on ne le leur aurait fait accepter. Depuis, il se sont groupés, et ils le resteront; et tant que ce problème du tarif n'aura pas été résolu de façon à rendre une plus grande mesure de justice aux producteurs de ce pays, la concorde ne saurait règner au sein du Parlement.

Les cultivateurs du pays ne demandent rien qui soit déraisonnable, comme d'aucuns cherchent à le faire croire. Ils ne sont pas régionalistes; ils ne sont pas séparatistes; ils comptent parmi les citoyens les plus fermement établis du pays. Ils ne croient pas jamais obtenir tout ce qu'ils veulent; ils n'ont pas la majorité; jamais il n'ont rêvé d'exercer en ce pays un pouvoir politique autocratique. Ce n'est pas du tout ce à quoi ils aspirent. Je ne crois pas que le cultivateur de ce pays se soit jamais imaginé obtenir tout ce qu'il désire même au sujet du tarif. Mais je vais vous dire ce que le cultivateur, du moins dans l'Ouest, exige de ce Gouvernement: c'est un programme politique généreux, une politique d'ordre pratique qui puisse, pour la première fois dans l'existence du parti, lui assurer un peu de justice—la même justice qu'on accorde aux autres groupes de la population. Jusqu'ici jamais il n'en a eu la chance. Il s'est trouvé dans ce Parlement en face de gouvernements bourgeois que dominait et que domine encore le point de vue des centres urbains, des gouvernements qui songeaient continuellement aux éléments d'où leur vient leur puissance politique. Pareil état de choses ne saurait subsister. C'est en vain que le premier ministre adresse un appel d'ordre sentimental de ce côté-ci de la Chambre; il y a longtemps que nous ne nous laissons plus émouvoir. La situation telle qu'elle est, ne nous permet pas de nous laisser entraîner par une éloquence de ce genre. Le premier ministre aura beau, avec ses moyens subtiles nous faire passer aux yeux du public pour des séparatistes ou des régionalistes, nous avons depuis trop longtemps la confiance de ceux qui nous ont élus pour croire que cette manœuvre réussira. Il devra faire ses propositions en d'autres termes que ceux qu'il a employés pour arriver à ses fins. Ce ne sont pas des appels émis de la vieille politique que nous voulons. Ce que nous voulons c'est un exposé précis de ce qu'il est prêt à faire pour le Canada rural. Il ne l'a pas fait. Chaque fois qu'on lui a posé la question toujours il a réussi à l'éluder. Sa politique a consisté à se dérober et c'est en vain qu'il se servira d'une péroraison comme celle qu'il nous a servie ce soir en réponse à la proposition que je viens de faire. Je sais qu'il y a quelque chose d'insidieux dans la spacieuse idée que voter contre le Gouvernement c'est voter avec les conservateurs, mais les libéraux ne s'en tireront pas de même après nos quatre années d'expérience ici. Si nous en étions à notre première année ils auraient peut-être réussi. C'est agir en enfant d'essayer de nous cantonner dans ce parti parce qu'il nous arrive de voter contre les libéraux. Quant à moi je ne suis pas un adversaire du Gouvernement. Je l'appuierais volontiers, si je pouvais apercevoir le moindre indice de politique appropriée à la région que je représente. Je ne m'occupe pas beaucoup des détails du budget. Je m'inquiète assez peu de ce que le tarif soit dans un sens ou dans l'autre, dans un budget quelconque. Je n'aurais pas de scrupules de conscience sur ce point. Je vote sur le budget comme les députés ont toujours voté. Je vote touchant la politique générale du Gouvernement et son attitude relative à l'accord du pas du Nid-de-Corbeau et au chemin de fer de la baie d'Hudson. En somme, je vote en me fondant sur son attitude générale envers la population rurale de l'Ouest.

M. MICHAUD: L'honorable député vote en tory.

M. BIRD: Si en votant ainsi mon vote est celui d'un tory, je suis fier de voter en tory. Si c'est là ce que mon honorable ami entend par un vote tory, cela dénote beaucoup de parti pris de sa part. J'ai bien du chemin à faire avant d'être aussi tory que certains honorables députés de l'autre côté de la Chambre. Le désir du peuple canadien, c'est que ce Gouvernement n'occupe pas un point mort, que les ministres ne restent pas éternellement mornes comme une suite de volcans éteints, sans formuler une proposition concrète de quelque utilité pour l'homme qui gagne son pain sur une terre canadienne. Il faut que le Gouvernement se prononce. Il ne peut servir deux maîtres. Il ne peut rester tout le temps sous l'empire d'une crainte paralysatrice émanant de la région de Montréal et s'efforcer en même temps de persuader les progressistes de se rendre en bloc de l'autre côté de la Chambre. Il faut que le Gouvernement se prononce, mais c'est juste la chose qu'il n'ose faire, parce qu'en ce faisant, il se désagrégerait. Le Gouvernement n'ose pas énoncer sa politique sur l'accord du pas du Nid-de-Corbeau, parce que cette décision causerait sur-le-champ une scission dans ses rangs. Il n'ose pas énoncer sa politique sur l'accord du pas du Nid-de-Corbeau, parce que des dé-

fections se produiraient immédiatement dans ses rangs. Mais le Gouvernement serait bien avisé de se prononcer, car l'esprit libéral n'est pas mort en ce pays. On le trouve encore dans le cœur des gens du commun. Le libéralisme est la doctrine des gens du commun, mais le peuple a presque cessé d'en attendre aucune manifestation de ce côté-ci de la Chambre. En votant contre le budget, je vote pour les principes progressistes et personne ne me détournera de voter pour ces principes. Ce sont ces principes qui m'ont amené ici. C'est le devoir que j'ai à suivre et à remplir en ce Parlement. C'est ma seule raison d'être ici. Aucune subtilité de raisonnement ou aucun tour de passe-passe ne saurait m'empêcher de déposer mon vote en faveur de ce qui constitue à mes yeux les principes progressistes, et ces principes, remarquez-le, sont les mêmes que les principes énoncés par le parti libéral lorsqu'il était dans l'opposition.

M. MICHAUD: Est-ce le principe exprimé par l'amendement au budget?

M. BIRD: Je ne voterai pas pour l'amendement au budget; je croyais que c'était bien compris. J'ai déclaré que je n'ai pas d'aversion déclarée pour la politique professée par les libéraux dans l'opposition, mais j'ai une franche aversion pour la politique de mes amis les conservateurs. Je n'ai jamais pu dissimuler mon aversion pour cette politique. La seule politique des libéraux qui me déplaise et à laquelle je sois opposé, c'est la politique qu'ils ont appliquée immédiatement à leur arrivée aux affaires.

L'hon. CH. STEWART: Mon honorable ami trouve-t-il à redire aux dégrèvements effectués l'an dernier?

M. BIRD: Non, j'ai voté pour le budget et j'ai exprimé mon approbation à son sujet.

M. MALCOLM: L'honorable député proteste-t-il contre la réduction des prix de transport des grains accordés par le Gouvernement quand il a rétabli l'accord du pas du Nid-de-Corbeau?

M. BIRD: Non, j'en étais enchanté. J'ai eu l'impression que les libéraux avaient encore quelque chose de bon, après tout.

M. MALCOLM: Pourquoi l'honorable député trouve-t-il alors à redire?

M. BIRD: Je ne trouve pas à redire. Mes critiques ne portent pas sur la politique libérale en ces détails, mais je tiens à proclamer que l'attitude du Gouvernement au sujet de cet accord du pas du Nid-de-Corbeau n'est pas satisfaisante et n'a pas été satisfaisante. Il a mis l'accord du pas du Nid-de-Corbeau en très périlleuse situation.

[M. Bird.]

L'hon. CH. STEWART: Je voudrais que l'honorable député nous apprît comment.

M. BIRD: Il était en son pouvoir d'empêcher que cet accord ne se trouvât dans la situation où il est aujourd'hui.

L'hon. M. MOTHERWELL: La Cour suprême a rendu un jugement en la matière.

M. BIRD: Ce Gouvernement est censé maintenir les lois et les défendre au besoin.

L'hon. CH. STEWART: C'est ce qu'il fait.

M. DUFF: Est-ce que les membres progressistes du comité n'ont pas été d'accord avec les libéraux quand cette question s'est présentée?

M. BIRD: Quel comité?

M. DUFF: L'orateur devrait le savoir.

M. BIRD: Je ne sais ce que vous voulez dire.

M. DUFF: Notre collègue le sait très bien. C'était un des plus importants comités parlementaires.

M. BIRD: Si cela peut être utile, je reconnais volontiers que j'approuve certaines mesures établies par le gouvernement libéral, dans le cours des quatre années écoulées, pour rendre justice aux populations agricoles de l'Ouest. Quelques-unes de ces mesures étaient des demi-mesures; d'autres ont été mal appliquées et certaines dont ils se réclament en sont pas encore accomplies. Le Gouvernement pense-t-il que nous allons voter son budget à l'aveuglette et que nous allons lui donner un blanc-seing? Le chef du Gouvernement nous a-t-il mis au courant de ses projets pour le reste de la session? Pas que je sache. Il me déplaît de faire échec au ministère, mais je connais le sentiment de mes électeurs. Les opinions que j'ai exprimées sont conciliantes au prix de celles qui ont cours dans ma circonscription. Je m'adresse au Gouvernement dans un esprit plus conciliateur que mes paroles ne le laissent peut-être supposer.

Un MEMBRE: Essayons-le.

M. BIRD: J'en fais autant. J'espère que mes avertissements porteront leurs fruits, et que le parti libéral suivra la voie qu'il montre au pays quand il est dans l'opposition. Les libéraux se proclament les amis de l'ouvrier, du laboureur, du producteur quand ils sont à gauche; pourquoi n'agissent-ils pas en conséquence quand on leur donne le pouvoir?

M. SHAW: En prenant la parole je voudrais, afin d'éviter tout malentendu, observer que le parti auquel j'appartiens, et dont je suis l'unique membre, n'a pas pris beaucoup

d'espace dans le hansard, sauf quelques lignes, quand j'ai posé une question à un membre de la droite. Je crois que le système américain a quelques avantages. Ainsi tout membre du Congrès peut envoyer son discours écrit d'avance à l'imprimerie de l'Etat qui l'insère au compte rendu. Il serait peut-être bon d'imiter cet exemple ici.

M. POWER: L'honorable membre aimerait-il à inaugurer ce système tout de suite avec son propre discours? On vous y autoriserait avec plaisir.

M. SHAW: Si mon discours était écrit, je le ferais volontiers. Mais je prie la Chambre de m'accorder quelques minutes pour exprimer ma manière de voir sur les importantes questions qui sont discutées ce soir. La motion et l'amendement ont fixé notre attention sur deux points principaux: l'économie administrative et les questions financières et fiscales. Je déteste me trouver dans l'obligation de critiquer et de condamner. Si je ne puis faire part de quelque avis utile à mettre en pratique, je n'éprouve aucun désir de me livrer à des récriminations sans objet J'aborde donc la discussion, non pour ajouter au torrent de critiques capiteuses que nous avons vu passer, mais dans l'espoir de fournir ma part de bons avis confiés au hansard.

Sur la question d'économie, je dirai qu'il existe deux champs d'opérations pour pratiquer une enquête dans ce but. Je mentionnerai d'abord les chemins de fer. La question a été traitée à fond; je n'y reviendrai pas, pour la raison que l'honorable député de Waterloo (M. Euler) a fidèlement exposé des vues que je partage moi-même. En premier lieu, je suis convaincu que la fusion des deux grands réseaux se fera un jour inévitablement; mais elle devra se faire selon le principe de la socialisation. Si l'on est d'accord sur le principe, pourquoi ne pas entamer tout de suite des démarches dans ce but? Pourquoi attendre que l'un des deux réseaux ait donné des signes de désorganisation pour mettre la main à la pâte, afin d'éviter la perte de plusieurs millions annuellement? Enfin, les recettes des chemins de fer sortent de la poche des clients, du public canadien. Si l'un des deux réseaux peut augmenter ses recettes, ce sera au détriment de son rival qui dégringolera vers la ruine Je soutiens donc que si ces deux principes sont établis, pourquoi le Gouvernement ou le Parlement ne soumettraient-ils pas une proposition précise dont ils pourraient faire part à la compagnie du Pacifique-Canadien en disant: Voici une proposition que vous êtes libre d'accepter ou de rejeter? Le Pacifique-Canadien se rendra compte que s'il refuse de prêter l'oreille au projet, il devra à l'avenir subir la concurrence sans cesse grandissante des Chemins de fer Nationaux avec la perspective d'être, d'ici à quelques années peut-être, en plus mauvaise posture encore que le réseau national ne l'est actuellement en ce qui regarde les déficits. Je soumets donc au Gouvernement que l'instant est propice; c'est le temps ou jamais de proposer au Pacifique-Canadien un projet de fusion des deux réseaux. J'ai la conviction absolue qu'un fusionnement de cette nature économisera chaque année des dizaines de millions de dollars. Il est de la plus haute importance de saisir l'occasion au vol. Il est inutile de songer à faire des économies de bouts de chandelle quand l'exécution d'un pareil plan ferait épargner au pays des sommes énormes.

Il est un autre domaine,—et très promettant,—où nous pourrions pratiquer l'économie des deniers publics: le service administratif fédéral. La gestion de l'Etat, en somme, constitue l'affaire la plus considérable et la plus importante dont nous ayons à nous occuper. Le Gouvernement devrait viser à devenir un patron modèle. Il devrait aussi, d'après ce principe, chercher à inaugurer des méthodes administratives économiques et efficaces. Or, dans le domaine des dépenses et de l'administration des affaires de l'Etat, avons-nous atteint ces idéals élevés, à certains égards? D'aucuns, jetant un coup d'œil sur le compte des dépenses publiques, s'indignent en constatant l'énormité de la dépense et ils s'en prennent aussitôt aux premiers fonctionnaires inoffensifs qui se trouvent à leur portée. Ce n'est pas ainsi qu'il convient d'aborder l'examen de ce problème. Si quelqu'un est en faute, ce n'est pas le fonctionnaire public pris individuellement, mais le système qui s'est développé au pays.

Comme entrée en matière à mes observations, me permettra-t-on de poser la question suivante: Quel est le nombre des fonctionnaires publics au Canada et quel est le montant des appointements qui leur sont attribués?

Je citerai deux ou trois chiffres. Un comité du Sénat a fait l'année dernière une étude sérieuse de ce problème et d'autres questions connexes. Or, il a tiré la conclusion que, pour l'exercice écoulé le 31 mars 1924, le Gouvernement du Canada avait à son service 42,238 fonctionnaires dont les traitements se sont élevés à la somme totale de $48,206,527.

Au début de la présente session, l'honorable représentant de Bow-River (M. Garland) a demandé le dépôt d'un relevé faisant voir le coût réel du service civil canadien ainsi que le nombre des fonctionnaires durant les mois de janvier et juillet respectivement. Or, les chiffres déposés établissent qu'au mois de

janvier 1924, les fonctionnaires étaient au nombre de 38,062 tandis que leur appointements mensuels s'élevaient à la somme de $4,746,694.90. Ce sont là les chiffres que le premier ministre (M. Mackenzie King) a fait consigner ce soir dans les colonnes du hansard: Au mois de juillet 1924, le nombre des fonctionnaires publics était de 40,927 tandis que les appointements mensuels, y compris l'indemnité de vie chère, s'élevaient à $4,814,-724. Et si nous prenons comme moyenne les chiffres de ces deux mois, ils font voir que le service civil coûte annuellement 58 millions au pays et non pas 48 millions ainsi que l'avait établi l'enquête du Sénat.

Par contre, en consultant le Rapport de l'auditeur général pour l'année écoulée, je constate qu'il porte à pas moins de 74 millions les frais du service civil. Pour quelle raison ces écarts formidables entre ces trois différents chiffres: 48, 58 et 74 millions de dollars? Je me demande lesquels de ces chiffres sont exacts.

Une VOIX: Les uns concernent le service intérieur tandis que les autres ont trait au service intérieur et au service extérieur.

M. SHAW: Si l'honorable député emploie ces mots dans leur sens reconnu, il fait erreur. Plus que cela, nous constatons que sous le système en vigueur, au Canada, 36 fonctionnaires ont le rang de sous-ministres avec des appointements annuels de $277,500 tandis qu'il n'y a que 21 chefs de service aux Etats-Unis dont les traitements annuels s'élèvent à $157,500. Je ne veux pas insinuer que nos sous-ministres touchent des traitements trop élevés; je suis d'avis au contraire qu'il faut accorder à ces fonctionnaires les meilleurs appointements possible afin d'exiger en retour le service le plus efficace. Je suis d'avis toutefois que nous avons trop de ministères au Canada. Je désire maintenant revenir sur une question que l'honorable député de Lambton-Ouest (M. LeSueur) a discutée l'autre jour.

L'hon. M. GRAHAM: Il serait juste de faire observer que les chefs de départements aux Etats-Unis ne sont pas obligés de passer la moitié de l'année en session; ils ne siègent pas au congrès.

M. SHAW: Je ne parle pas des membres du Cabinet Canadien; je fais allusion aux sous-ministres. Mon honorable ami de Lambton-Ouest a discuté par le détail la commission du budget des Etats-Unis. Or, je désirerais communiquer à cette Chambre une étude plus étendue de la situation aux Etats-Unis afin de nous rendre compte s'il est possible d'expliquer ici un système qui a beaucoup de mérite à mes yeux. Je n'agis pas ainsi dans un esprit de critique malveillante. Je ferais peut-être mieux de raconter une petite histoire à ce propos. Un coq, qui s'était aventuré à quelque distance de sa basse-cour, trouva, à sa grande surprise, un œuf d'autruche. Avec une patience infinie et beaucoup de travail, il le roula jusqu'à sa bande émerveillée à qui il donna l'assurance suivante: "Je ne veux vous adresser aucun reproche; je tiens simplement à vous montrer ce qui peut être fait." C'est dans cet esprit que je désire faire quelques observations au sujet de la commission du budget. La loi relative au budget et à la comptabilité aux Etats-Unis, a été adoptée en 1921. A cette date, nos voisins avaient une lourde dette se chiffrant à 24 billions environ et leurs dépenses annuelles étaient de $5,700,-000,000 dollars. Dans l'année close le 30 juin 1921 leur déficit s'est monté à quelque 80 millions. Vu le chaos financier et la situation difficile dans laquelle ce pays s'est trouvé, le congrès a alors décrété la loi du budget et de la comptabilité qui devait être mise en vigueur le 1er juillet 1921. Je devrais peut-être dire un mot ou deux relativement à l'objet de cette loi et je lirai une déclaration du président Harding devant un groupe de ses chefs de départements. Voici:

> Je suis très heureux de me présenter devant vous et d'avoir provoqué cette assemblée. Le gouvernement fédéral s'est prononcé en faveur de l'économie et de l'efficacité de l'administration. En faisant cette déclaration, je ne veux pas censurer ce qui a déjà été fait, mais que nous nous rendions compte de la nécessité de remédier au mode relâché et peu scientifique de l'emploi des deniers publics. Il n'y a pas de danger plus menaçant aujourd'hui dans l'univers que la dette nationale qui va en augmentant et les dépenses croissantes de l'Etat. On semble de plus en plus avoir l'impression que les trésors publics sont inépuisables et l'on est convaincu que l'on n'a pas à se soucier d'économie et d'efficacité en dépensant l'argent des contribuables. Nous voulons renverser les choses. Le congrès, afin d'aider au changement de l'ancienne politique, a établi, pour la première fois dans l'histoire du gouvernement fédéral, une commission du budget. J'ai eu le privilège et la responsabilité de choisir le directeur du budget. Après une conférence avec lui, nous avons décidé que le moyen de débuter avec un système efficace sous le régime du budget est de trouver ceux qui sont responsables de l'efficacité et de l'économie dans l'administration. Nous sommes parfois portés à ignorer ceux qui rendent des services réels dans le monde, et, dans le gouvernement fédéral, il y a des milliers et des milliers de fonctionnaires qui consacrent toute leur énergie à la gestion satisfaisante des affaires, mais que le public ne connaît jamais.
>
> Dans cette poursuite de l'économie et de l'efficacité, je désire vous intéresser, vous serviteurs du pays qui êtes directement responsables d'un meilleur état de choses, si cela est possible.

Et le premier acte du président Harding fut de nommer le général Dawes directeur du budget. Le général Dawes était un ancien contrôleur du trésor des Etats-Unis dans le ministère McKinley, et il était fort bien renseigné sur le

BUREAU DES DEBATS FRANÇAIS
CHAMBRE DES COMMUNES,

service civil. Durant la guerre, il avait été chef d'état-major de l'armée américaine outre-mer, poste d'une responsabilité des plus lourdes, et, vu son expérience, on crut qu'il donnerait aux Etats-Unis une administration pratique. Il commença par choisir douze ou quinze des meilleurs hommes d'affaires des Etats-Unis qu'il put réunir. Le général consentit à ne rester en fonction qu'un an à un traitement de 7,500 dollars et ses associés ne devaient recevoir qu'un dollar par année. Ils se transportèrent dans les divers départements de Washington. Le général Dawes résolut de ne pas instituer une nouvelle commission, une autocratie sous une autre forme. Il décida de se servir des fonctionnaires dans les ministères. Il se choisit donc des employés expérimentés au courant des travaux des divers services qui seraient strictement responsables envers le directeur du budget, celui-ci étant lui-même l'agent immédiat du président des Etats-Unis. Maintenant, qu'a découvert le général Dawes lorsqu'il a commencé son enquête dans les départements? Il a trouvé beaucoup d'inutiles répétitions de services et un trop grand nombre de fonctionnaires. Il a constaté également que dès qu'un crédit était voté, les départements, en général, se croyaient obligés de le dépenser. Il s'est aperçu, enfin, que l'administration des affaires était très inefficace et que le travail se faisait dans des conditions fort désavantageuses.

Le général Dawes convoqua promptement l'assemblée dont j'ai parlé et à qui le président Harding adressa la parole. Je viens de citer certaines de ses observations. Les travaux de la commission relatifs aux crédits auraient dû se rapporter à l'année 1923 parce que l'exercice financier se terminant le 30 juin, les allocations avaient déjà été votées par le Congrès pour l'année suivante. Mais le général Dawes ne fut pas satisfait de cela. Il dit: Nous allons examiner les crédits adoptés par le Congrès. Il demanda donc aux chefs de départements de lui soumettre, avec l'aide des fonctionnaires qu'il avait choisis dans chaque département, des suggestions tendant à l'économie dans les dépenses. En moins d'un mois, il avait reçu un rapport, et, comme résultat, les allocations votées par le Congrès furent rognées de 112 millions environ. Permettez-moi de vous citer quelques autres chiffres. Nous avons eu tellement l'habitude de jouer avec les millions, de les jeter ici et là, que mes collègues ne s'opposeront peut-être pas si je passe des millions aux billions.

Pendant l'exercice clos le 30 juin 1921, le gouvernement des Etats-Unis déboursa 5,538 millions de dollars et encaissa 5,624 millions. Pendant l'exercice écoulé le 30 juin 1920, le premier sous le régime budgétaire, les dépenses, réduites de plus de 1,700 millions sont tombées au chiffre de 3,795 millions de dollars. Les recettes du Trésor par suite d'une diminution des impôts conséquente à la réduction des dépenses tombèrent à 4,109 millions, une baisse de 1,500 millions. Au cours de l'exercice clos le 30 juin 1923, les dépenses furent encore diminuées à 3,697 millions et les recettes, suivant une baisse des impôts, tombèrent à 4,007 millions. Pendant l'exercice écoulé le 30 juin 1924 le gouvernement des Etats-Unis diminua encore ses dépenses qui ne furent que de 3,497 millions; ses recettes se chiffrèrent à 3,995 millions.

Or les dépenses prévues pour l'exercice qui prendra fin le 30 juin 1925 sont de 3,083 millions. Je dois dire que sous ce régime le président s'abouche deux fois par an avec les chefs de la commission du budget. Dans son discours devant cette réunion au mois de juin dernier le président Coolidge les pria d'abaisser à 3,000 millions le chiffre des dépenses; et pour l'année courante, grâce aux demandes réitérées du chef de l'Etat, les crédits administratifs serrent de près ce chiffre. Quels ont été les fruits de l'inauguration du régime budgétaire? Si l'on veut parler en pourcentages, avant l'établissement de ce régime les dépenses du gouvernement central constituaient 59 p. 100 de toutes les dépenses gouvernementales des Etats-Unis.

M. McMASTER: Y compris les dépenses des états et des municipalités?

M. SHAW: Oui, les dépenses des états et des municipalités. Aujourd'hui la proportion est juste le contraire: les dépenses du gouvernement central ne forment plus que 41 p. 100 du total. Me sera-t-il permis de faire remarquer que pendant cette époque la dette publique des Etats-Unis a été réduite de 23,976 millions de dollars à 21,254 millions, une baisse de 2,722 millions qui représente une économie annuelle de 120 millions de dollars rien qu'en intérêts. Plus que cela, autre conséquence, les recettes du fisc américain ont été diminuées dans la mesure de 6 millions de dollars par jour. Encore pendant la même époque le personnel administratif a été réduit de 51,000; au mois de mars il a subi une autre diminution de 2,500.

Comme je l'ai laissé entendre le directeur du budget s'intéressait d'abord principalement à la revision des crédits administratifs. Mais bientôt il a constaté qu'il pouvait se rendre bien plus utile et en conséquence il a entrepris de coordonner les services publics. Je sais que le terme "coordonner" déplaît à certains honorables membres de la Chambre. Je sais que le très honorable chef de l'opposition condamnera l'emploi du mot "coopération"; et

d'autres s'opposeront au terme "collaboration". Seulement, je puis dire, sur l'autorité du général Lord, que ces mots ont été inscrits pour la première fois dans les dictionnaires du service civil des Etats-Unis, et aujourd'hui les fonctionnaires américains ont parfaitement conscience de ce que signifient ces mots.

Le général Dawes, dis-je, après un examen de quelques années seulement, a constaté dans les divers services un degré presque incroyable d'inutiles répétitions de services et d'encombrement. Qu'a-t-il fait? Il a nommé un chef du service de coordination, un homme en qui il avait la plus entière confiance. Ensuite il lui a donné des coordinateurs adjoints dans neuf zones des Etats-Unis correspondant aux districts militaires établis. Il incombe à ces fonctionnaires de voir à ce qu'il n'y ait pas de duplication, pas d'encombrement, pas de répétitions inutiles des services administratifs. Un exemple des découvertes qui ont suivi l'inauguration de ce système: le ministère de la Guerre avait sur les mains un surplus considérable de fournitures; il en fit la vente par voie de publicité de concurrence à un groupe de spéculateurs en échange d'un prix bien en déça du prix de revient; les spéculateurs ne firent qu'un mouvement et vendirent les mêmes fournitures, à un gros profit, au ministère de la Marine. Voilà un exemple de ce qui se passait dans le service public des Etats-Unis. Entre autres choses, le directeur du budget a organisé un service central des achats, dont l'absence constitue une grave lacune en notre pays; en général tout le système a donné d'excellents résultats. Comme je l'ai dit tantôt, le président et son cabinet se réunissent en conférence deux fois par année avec le directeur du budget qui leur parle tout comme il parle à ses subordonnés immédiats. A quelques mois d'intervalle le directeur du budget exige un rapport de ses chefs de bureau et des divisions de coordination et leur demande: Qu'avez-vous fait pendant ces derniers mois dans l'intérêt de l'économie? Ils soumettent leurs rapports et c'est vraiment une lecture très intéressante que l'énumération des résultats pratiques qui ont suivi l'inauguration de ce régime.

Les honorables députés voudront savoir sans doute ce que coûte tout cela; car au bout du compte les frais d'une organisation de ce genre sont un détail important. La première année le Congrès vota $225,000 à l'intention de ce service. La commission du budget n'a dépensé que $120,000 la première année et pour l'année courante on estime que ses dépenses s'élèveront à $180,000. On dépense peu parce que le directeur se sert des services déjà existants. Il est là comme agent direct du président qui, lui, est le chef exécutif de la nation.

Il a l'œil sur tous les départements; avec leur concours et l'aide de son propre personnel qui veille aux travaux de compilation, il est arrivé aux résultats que j'ai signalés.

Il n'y a pas de doute que ce résultat ne soit dû en grande partie à l'existence de la commission du budget et surtout au magnifique esprit dont toute l'administration est animée. En effet, cet esprit de collaboration se remarque aux Etats-Unis. Laissez-moi vous citer un ou deux passages de la déclaration qu'a faite le président Coolidge, le 30 juin 1924. Voici ce qu'il disait:

Du moment qu'on insiste sur l'économie et la réduction des dépenses, il va falloir nécessairement que le service administratif redouble d'efficacité. Je comprends que c'est exiger encore plus du talent administratif des chefs, mais cette fois-ci c'est un vrai service qu'on demande. On exige que vos travaux soient soumis à l'enquête la plus minutieuse, afin d'en éliminer tous les éléments non essentiels et de restreindre tous ceux qui peuvent être restreints sans nuire à l'intérêt national.

Plus loin il dit et je signale particulièrement ceci à mes honorables collègues:

Il ne faut pas la moindre négligence lorsqu'il s'agit de la propriété publique et de la dépense des fonds publics. Pareille négligence est le fait d'une nation insuffisamment développée ou décadente. L'Amérique n'est ni l'une ni l'autre. Elle est forte, vigoureuse et bien développée.

Et il dit encore ceci:

Je demande de l'économie, et toujours plus d'économie. A l'heure actuelle, vu les conditions qui existent, voilà ce que j'entends par servir toute la nation.

Or c'est bien beau de voir ce qu'on peut faire, mais est-ce que cela ne nous touche pas, nous Canadiens? Je prétends que oui, monsieur l'Orateur. En 1923, le Parlement a constitué un comité pour s'enquérir du fonctionnement de la loi du service civil et voici une des propositions de ce comité qui ne fût jamais adoptée par le Parlement:

Votre comité se rend compte qu'il est nécessaire de coordonner et d'harmoniser les divers départements du service public en un corps administratif efficace afin d'empêcher la duplication des services et l'emploi d'un personnel trop nombreux.

Des progrès ont été accomplis, mais votre comité est convaincu qu'on n'obtiendra pas le maximum d'efficacité tant qu'on n'aura pas confié ce travail important à une autorité centrale. On a fait remarquer que le premier ministre est l'autorité toute désignée pour agir en qualité de chef centralisateur et directeur de tous les services du Gouvernement, mais les lourdes responsabilités qui découlent de ses fonctions, particulièrement en ce qui concerne la politique du Gouvernement, nécessiteront probablement la nomination d'un expert à ce poste, comme le Gouvernement l'a fait pour l'administration des chemins de fer nationaux. Cet expert pourra être également chargé de surveiller les achats et les entreprises publics afin que ces choses se fassent sur une base d'affaires.

Telle était la conclusion du comité de 1923 dont M. Malcolm était président. Je ne vous dirai pas quel fut l'auteur de cette proposition, mais je tiens à vous communiquer ce qui me

paraît être une idée pratique. D'abord, le succès du système américain est dû à la pression exercée par l'agent du pouvoir exécutif, c'est-à-dire le directeur du budget. Au Canada, c'est le premier ministre qui, incontestablement est le chef du pouvoir exécutif. Il a aussi des charges administratives outre ses autres fonctions. C'est lui qui est primitivement responsable. Or, qu'on lui donne l'organisme et tout ce qui lui est nécessaire pour s'acquitter de ses fonctions, puis qu'on le rende absolument et entièrement responsable de l'emploi économique et judicieux des crédits budgétaires.

Nous avons au Canada une commission du service civil qui a deux fonctions à remplir: l'examen des candidats aux emplois administratifs et l'organisation. Je ne parlerai pas de la première; quant à la seconde, je prétends que la commission du service civil a complètement échoué. Sauf de très rares exceptions, elle n'a pas essayé de s'acquitter du pouvoir qui lui était imposé par la loi d'organiser méthodiquement les différents services de l'administration. Quelle raison donne-t-elle pour expliquer son échec? Elle prétend qu'elle n'a pas eu le concours des départements. Or, la loi ne parle point du concours des départements; mais elle dit que c'est le devoir de la commission, et comme il n'est fait aucune réserve, la commission est donc seule responsable de son échec.

Sir EUGENE FISET: Si elle n'a pas réorganisé tous les départements, n'en a-t-elle pas réorganisé au moins quelques-uns

M. SHAW: J'explique pourquoi elle n'a pas su examiner tous les départements. J'ai dit qu'elle en avait examiné quelques-uns comme l'Imprimerie nationale et le département de la Milice par exemple et je crois qu'elle les a bien organisés, mais en ce qui concerne le département de l'Intérieur, entre autres, elle n'a apparemment élaboré aucun programme de réorganisation. Pourtant j'estime que c'est un service qui a grandement besoin d'être attentivement examiné en vue de sa réorganisation, mais, en disant cela, je ne vise personne en particulier. Si on me le permet je vais employer le langage énergique du général Dawes quand il a constaté qu'il existait certains chefs de départements avec qui il ne pouvait pas coopérer. Il a dit alors que c'était comme tenter de tuer une puce avec un marteau pilon, mais qu'il était prêt a pousser l'épieu dans ces repaires, refuges d'une sourde hostilité, afin de s'assurer de la coopération et de l'aide.

Mon idée est que la division d'organisation de la commission du service civil devrait en être disjointe par une loi du Parlement et placée sous la direction immédiate du premier ministre du pays. Elle devrait être directement responsable au premier ministre, comme chef de l'exécutif du pays et, ensuite, connaissant son autorité et son devoir, nous tiendrions le premier ministre responsable de la création au Canada d'un service administratif capable. Si nous adoptions une ligne de conduite de ce genre, je suis convaincu que nous économiserions énormément dans les dépenses du Gouvernement comme dans celle du service administratif du pays. Avec le fusionnement des réseaux de chemins de fer, je prétends que l'économie atteindrait une dizaine de millions par an. La réorganisation du service public économiserait certainement des millions par année.

J'arrive maintenant aux mesures fiscales contenues dans le budget, Franchement, je me propose d'appuyer la motion et je vais expliquer mes raisons à la Chambre. Il se trouve au budget deux ou trois articles que je désire discuter très brièvement. Je vois au tarif une réduction de 22½ p. 100 affectant les machines à forer les puits. C'est une réduction importante. Le droit de douane sur les machines à forer les puits constitue une taxe laquelle l'Ouest canadien cherche soulagement depuis des années. Dans la province d'où je viens, nous avons l'espoir qu'elle renferme sur divers points des réserves de pétrole—nous l'espérons, du moins,—mais la profondeur est si grande que les machines canadiennes ordinaires ne suffisent pas pour vaincre les difficultés qui accompagnent le forage des puits profonds. Le résultat est que nous avons été obligés d'acheter des machines à forer de la Pennsylvanie, de payer un droit de 27½ p. 100 et ainsi cette entreprise—hasardeuse dans les meilleures circonstances—cet effort pour exploiter nos richesses naturelles, se trouve embarrassé à cause de ce droit élevé. C'est pourquoi j'approuve cette grande réduction du droit sur les machines à forer les puits et je suis convaincu que le peuple de l'Ouest en fait autant.

Il est un autre article dont je veux parler et c'est le droit sur la houille menue. Là, nous voyons une augmentation. Je n'ai pas l'intention de poser au dogmatique en ce qui regarde les articles particuliers du tarif. Si je croyais que l'augmentation du droit sur la houille menue pourrait résoudre les graves problèmes ouvriers de la Nouvelle-Ecosse, ou les problèmes sérieux des mines de l'Alberta, je n'hésiterais pas un instant, dans l'intérêt de la paix et de l'harmonie, à sacrifier mes principes en votant pour le droit sur la houille menue. A mon sens, et quoi qu'on puisse dire, l'unité économique du pays est absolument essentielle, la paix économique

du Canada est aussi absolument essentielle et, dans des questions de ce genre, nous ne saurions nous plaindre de payer trop cher ou de sacrifier trop de principes si l'on obtient l'effet désiré. Franchement, je ne le sais pas. Les mineurs de charbon de ma province favorisent cette mesure, alors que les mineurs de la Nouvelle-Ecosse—du moins je crois le comprendre,—ne se sont pas prononcés et ont suggéré tout d'abord qu'on institue une commission pour étudier les faits se rattachant à la British Steel Empire Corporation. Mais avec cette restriction que je ne suis pas certain de voir le droit sur la houille menue avoir l'effet attendue; je dis que s'il atteint ce but je n'aurai aucune hésitation à appuyer cette proposition dans l'intérêt de l'unité économique du pays.

Cependant, le budget n'est pas notablement en progrès sur les mesures tarifaires de l'an dernier. On nous conseille de souffler un peu après les mesures qui ont été inscrites au budget de l'an dernier. Il n'y a pas de doute que nos revenus n'aient considérablement diminué et il peut être à désirer, pour le moment du moins, qu'on n'opère pas d'autre changement important. A ce sujet, je me souviens du discours de l'honorable député de Brome (M. MacMaster) à l'occasion de la convention libérale tenue en cette ville. Je me souviens de son langage énergique. Je crois que peut-être, il était légèrement grisé....

DES VOIX: Oh, oh!

M. SHAW: On me permettra de finir ma phrase. Je crois que, peut-être, il était légèrement grisé par l'enthousiasme de cette occasion et c'est cela qui a été cause de son énergique langage. Il dit—indiquant apparemment une certaine direction—"là-bas se trouve le château des privilèges entouré par les redoutes de la protection". Je présume qu'il faisait allusion à cette Chambre ou peut-être au gouvernement en fonction, et il s'écriait: "En rang et sus à l'ennemi." Mais la fumée du combat dissipée, je crois que l'honorable député de Brome, toujours résolu, se sentit tout de même attristé, dirais-je. J'ai quelque connaissance de l'art militaire et l'on m'a enseigné, entre autres choses, que l'attaque des retranchements ennemis,—c'est ainsi, je crois, que mon honorable ami de Brome qualifiait les privilégiés, et avec raison, il me semble,—doit être faite par des hommes ayant un même entraînement et un même effectif. Les déserteurs la feront naturellement échouer. Et l'expérience enseigne de plus que l'attaque d'un ennemi de cette nature particulièrement retranché doit procéder méthodiquement et constamment, au lieu de s'épuiser en un grand effort; en considérant chaque position enlevée avant de poursuivre. Or, je crois que si nous voulons atteindre le résultat souhaité en matière de tarif, il nous faut procéder de la même manière. Et puis, je répéterai que je me suis efforcé d'être conséquent. Si mes honorables amis veulent se rappeler mon attitude relativement à la politique douanière, ils conviendront, je crois, qu'en votant pour les propositions de cette année, je ne désire aucunement que l'on me permette de l'indiquer brièvement, à seule fin de justifier la confiance des amis auxquels je tiens; peu importe ce qu'en pensent mes ennemis. J'ai voté en 1922 contre les propositions du Gouvernement, parce que, d'après moi, elles n'allaient pas assez loin; au fait, elles ne signifiaient rien du tout. Celles de 1923 constataient un progrès. Les droits sur certains articles importants étaient abaissés un peu, pas beaucoup; c'était un pas vers la liberté plus grande du commerce. Mais, d'autre part, certains droits étaient relevés, et de plus, l'on instituait des primes à la production du cuivre, du chanvre, et je ne sais quoi encore. En passant, je dirai ma surprise de découvrir cette année qu'un certain nombre de mes amis de gauche ont contribué à l'établissement d'au moins une de ces primes. Donc, en 1923, je votai contre les propositions budgétaires, parce qu'elles indiquaient des directions plus ou moins différentes et que l'on semblait vouloir s'en tenir à la stabilité douanière. En 1924, la question se posa d'une façon particulière, unique, du moins depuis que je siège dans cette Chambre. L'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth) proposa un amendement d'une note libre-échangiste assez accentuée et qui représentait mon opinion en matière fiscale. Je n'hésitai pas à l'approuver, bien que nous ne fussions que seize contre dix-sept à voter pour, mais je votai aussi pour les propositions du Gouvernement. Je reste donc conséquent, si cela est un mérite. L'esprit de suite n'est peut-être pas toujours méritoire, mais je prétends que mon attitude actuelle s'accorde en tous points avec celle que j'ai toujours tenue relativement à la politique douanière. Je crois, de plus, qu'il faut choisir entre ceux qui veulent plus de liberté dans le commerce et ceux qui tiennent pour la protection élevée. Pour ma part, je n'ai pas l'intention d'encourager le moindrement les apôtres dans cette Chambre ou au dehors, de la protection élevée, et dans les circonstances actuelles, il me semble qu'en repoussant les propositions du Gouvernement je ferais précisément le contraire de ce que je me propose.

Le Chambre me pardonnera de l'entretenir de mon attitude, mais elle a été si faussement représenté qu'il m'a paru juste de la remettre sous son vrai jour.

Je tiens à traiter un ou deux autres points avant de terminer. Il y a d'abord le crédit agricole. Je souhaite sincèrement que le Gouvernement ne laisse pas passer la session sans établir une forme quelconque de crédit à longue échéance. Nous aimons tous à parler de l'agriculture, de ses épreuves, de ses pénibles travaux, et je crois que nous avons raison. Eh bien, ce qui importe par-dessus tout aux cultivateurs actuellement, leur principal besoin, surtout dans l'Ouest, c'est le crédit à intérêt peu élevé, et adapté aux conditions agricoles. Dans l'Ouest, le cultivateur n'a que deux institutions auxquelles il peut s'adresser: la banque qui ne prête pas sur garantie d'immeubles parce que la loi des banques le lui défend, et la société de prêts sur hypothèques dont le taux d'intérêt varie de 8 p. 100 en montant. Aucun cultivateur de l'Ouest du Canada n'est en mesure de payer 8 p. 100 d'intérêt par année, et il en résulte que les cultivateurs se trouvent en face de difficultés financières continuelles et croissantes. De plus, le cultivateur canadien doit lutter contre la concurrence mondiale. Il lui faut vaincre ces concurrents qui tous jouissent d'une grande facilité de crédit à un taux d'intérêt beaucoup moins élevé que celui qu'il lui faut payer; c'est pourquoi je dis au Gouvernement: si vous devez négliger un certain nombre de questions, veuillez ne pas oublier celle-là. Je sais que certains intérêts, financiers et autres, s'opposent au projet. Je sais qu'il se poursuit une campagne dans le pays contre le système de crédit agricole, mais je répète au Gouvernement: de tous les problèmes qu'il nous faut résoudre, aucun ne mérite plus notre attention que celui de facilités adéquates de crédit pour notre population agricole.

Un autre point sur lequel on me permettra peut-être d'attirer l'attention de la Chambre, c'est la question des prix de transport. A l'encontre de l'opinion exprimée par l'honorable représentant de Nelson (M. Bird), je n'hésite pas à dire que le Gouvernement a, durant toute cette controverse qui se poursuit depuis la première session de la présente législature, assumé exactement une attitude juste et sage relativement à l'accord du pas du Nid-de-Corbeau. L'honorable représentant de Nelson n'a évidemment pas étudié cette question avec toute la compétence et l'énergie qu'on lui connaît, car, de fait, en 1922, à la première session de cette législature, le Gouvernement permit la mise en vigueur du seul article de cette entente qui se rapportait aux denrées expédiées vers l'est, et, en juillet dernier, à l'expiration du délai et à l'entrée en vigueur de la loi, l'article de l'entente concernant les taux sur les produits expédiés vers l'Ouest devient spontanément d'application. Qu'est-ce que le Gouvernement pouvait faire de plus? On aurait pu décider autrement et présenter une mesure législative qui aurait empêché la mise en vigueur de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau. Mais on ne l'a pas fait. Puis, la commission des chemins de fer entra en lice. Elle entendit une cause, et prétendit, en octobre dernier, que l'accord du pas du Nid-de-Corbeau, bien que partie intégrante d'une loi de ce pays, ne liait pas la commission des chemins de fer. On en appela au conseil privé, et ce dernier déclara que l'accord du pas, visé par la décision de la commission des chemins de fer, devrait être de nouveau mis en vigueur. Que pouvait faire de plus le Gouvernement? Rien de plus. C'est justement la requête que je soumis au gouverneur en conseil lorsque je me présentai comme délégué des fermiers unis de l'Alberta, en novembre dernier.

M. McMASTER: En appela-t-on au conseil privé? N'est-ce pas plutôt à la cour suprême?

M. SHAW: Les provinces en appelèrent au Conseil privé et, plus tard, il y eut appel à la Cour suprême du Canada. Les deux appels sont facultatifs. Plus tard, la Cour suprême du Canada étudia la question et ce tribunal refusa d'approuver l'attitude de la commission des chemins de fer et approuva celle du Conseil privé; la difficulté se résume maintenant à l'application restreinte de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau, en vue de la décision de la Cour suprême du Canada.

M. JACOBS: L'appel ne fut-il pas adressé au Conseil privé du Canada, au Gouvernement?

M. SHAW: Mon honorable ami a raison. J'aurais dû dire au Conseil privé du Canada. A la suite de la décision de la Cour suprême du Canada, l'accord du pas du Nid-de-Corbeau est soumis à certaines restrictions et il en résulte une certaine confusion dans les prix de transport et une certaine inégalité de traitement dans toutes les parties du pays. Le Gouvernement est forcé de prendre une décision à ce sujet. J'espère que sa décision n'éliminera aucunement cet accord de pas du Nid-de-Corbeau qui assure la réglementation des tarifs de transport pour les gens de l'Ouest du Canada. Les gens de l'Est du pays, je crois, ne se rendent pas compte de l'importance de cet accord. Cette entente fut conclue d'abord parce que les autres parties du Canada jouissaient des avantages que procurent le transport par eau, et cette concurrence leur assurait des prix minima tandis que l'Ouest du Canada, vu sa position géographique ne pouvait compter sur cette sauvegarde. Supposons que les chemins de fer aient un déficit et

qu'il n'existe pas d'accord susceptible de réglementer les taux, comme celui du pas du Nid-de-Corbeau, on ne pourrait combler ce déficit qu'en augmentant les prix de transport dans l'Ouest. En d'autres termes, tout déficit des chemins de fer nationaux retombe sur les gens de l'Ouest du Canada. Nous voulions bien payer notre quote part, nous payons actuellement environ 15 p. 100 de plus que les gens de l'Est. Nous ne voulons pas, de plus, que l'on nous impose, dans le but d'en arriver à une balance favorable dans l'exploitation de nos voies ferrées, les déficits qui s'accumulent d'année en année.

Puis-je ajouter en terminant, que je suis disposé, pour ma part, à prêter une bienveillante oreille à l'appel en faveur de l'unité dans ce pays. Nous avons de grandes difficultés à surmonter. Il existe des diversités, non seulement dans les conditions économiques, mais même au sein de notre population. Nous avons des conflits de race et de religion. Il est urgent, et d'importance vitale, que tous les efforts possibles soient faits pour souder ensemble les éléments actuels de la population canadienne pour en faire une nation homogène. Notre pays doit lutter contre des difficultés géographiques; à moins que nous ne soyons prêts à faire toute notre part en recherchant et en encourageant tous les plans et suggestions qui peuvent protéger notre unité, nous nous préparons un triste avenir. Comme Canadien, je me suis toujours opposé, et je m'opposerai toujours, à une sécession du pays. De temps à autre, nous entendons dans l'Ouest canadien des suggestions à cet effet, et je crois que nous devons refuser de les entendre, non seulement parce que leur réalisation est une impossibilité, mais parce que le remède serait pire que le mal. Il est hors de question que cela diviserait le pays et bloquerait le succès auquel nous avons droit, la réalisation de la destinée nationale à laquelle nous aspirons tous. Il ne suffit pas d'un chemin de fer de la baie d'Hudson pour résoudre tous les problèmes du Canada. Pour ma part, je suis franchement contre toute proposition de chemin de fer de la baie d'Hudson. J'ai la certitude que les gens de l'Ouest ne sont pas tous de la même idée sur ce projet. Dans ma province, je sais qu'on ne s'intéresse plus autant qu'autrefois à ce chemin de fer depuis l'ouverture de la route de Vancouver. Mais ce n'est pas là ce qui résoudra nos problèmes. Il nous faut étudier ensemble les grandes difficultés économiques qui nous assiègent, si nous voulons obtenir l'unité, et après tout, l'unité politique ne saurait être fondée que sur la solidarité économique.

[M. Shaw.]

M. HOEY: Les fermiers unis de l'Alberta, à leur dernière convention, n'ont-ils pas adopté une résolution pour demander l'achèvement immédiat du chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. SHAW: Les fermiers-unis de l'Alberta ont adopté chaque année une semblable résolution. Cette année, si je me souviens bien, on ne l'a pas discutée du tout. Si le projet avait été discuté, je doute, vu le changement de situation dont j'ai parlé, qu'il eût reçu l'appui qu'il a eu dans le passé.

M. McMURRAY: Avant que l'Alberta eût un débouché sur la côte, les gens de cette province n'étaient-ils pas très favorables au chemin de fer de la baie d'Hudson?

M. SHAW: Je crois réellement qu'ils l'étaient.

M. BLACK (Halifax): Monsieur l'Orateur, on a parlé beaucoup sur le budget; on l'a souvent critiqué et on a souvent tenté de le défendre. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre, sauf pour dire que, dans la situation où nous nous trouvons au Canada depuis douze mois, lorsque des maisons d'affaires bien administrées terminent leurs opérations annuelles avec un déficit, est-il raisonnable de supposer que l'administration du Gouvernement actuel ou de tout autre gouvernement, dirigée contrairement aux méthodes d'affaires, puisse montrer un profit? Pour avoir un surplus, je ne crois pas que le budget présenté ici représente l'état financier actuel du pays.

Dans le discours que je fis ici l'an dernier, je déplorai la situation des Provinces maritimes et spécialement de la Nouvelle-Ecosse, et j'exprimai l'espoir de voir le Gouvernement prendre quelques mesures pour découvrir le mal et y apporter des remèdes. J'espérais que mes collègues représentant cette province s'efforceraient de trouver les raisons de la stagnation existant chez nous et d'améliorer la situation. J'ai dit aussi que j'avais vécu avant la Confédération et que je connaissais par expérience les résultats que la formation de cette union avait eus pour cette province. Je parlais alors avec connaissance de cause, comme aujourd'hui. C'est parce que je savais avoir exposé la cause aussi justement que possible devant le Gouvernement et le Parlement que j'ai dit ceci:

> Je supplie le Gouvernement de redresser nos griefs. Je vous dis, monsieur l'Orateur, et je dis au pays qu'une action immédiate est nécessaire. Je vous avertis que, si l'on y manque, cela nous causera du regret, sinon un désastre.

Or, il y a un an de cela. Je me demande si le Gouvernement a fait quelque chose

pour redresser les griefs dont je parlais ou pour inspirer de la confiance au peuple de la Nouvelle-Ecosse, ou pour faire diminuer le mécontentement et la méfiance, et pour ranimer les esprits et les cœurs. Je suis forcé de dire que la situation est aujourd'hui plus mauvaise qu'il y a un an et que le Gouvernement n'a pas tenu compte des avertissements que je me suis permis de lui donner.

Je constate que le Gouvernement a proposé une modification du tarif sur le charbon. Il fait ceci, en somme, après les représentations persistantes qui lui ont été faites, mais ce n'est qu'une petite partie de la justice que la province de la Nouvelle-Ecosse réclame avec raison et qu'elle devrait recevoir de la part du Gouvernement.

Quand on a fait des représentations au Gouvernement au sujet des droits sur le charbon, le besoin d'assistance, quant au tarif, pour les aciéries de la Nouvelle-Ecosse, lui fut exposé avec tout autant de vigueur. Mais on ne fait rien à cet égard. L'argument qui milite en faveur de l'un est tout aussi fort que celui qui milite en faveur de l'autre. Pourquoi se débarrasse-t-on de la province en lui faisant une aumône, au lieu de lui accorder entière justice? C'est un fait bien connu que les modifications apportées au tarif par le Gouvernement en 1924 agirent gravement contre la stabilité et le progrès de l'industrie de l'acier dans la Nouvelle-Ecosse. Certains de ses produits constituaient la matière première d'autres usines du Canada central. Ces usines étaient les seuls débouchés pour ces produits des aciéries de la Nouvelle-Ecosse. Le Gouvernement enleva volontairement ces débouchés aux aciéries de la Nouvelle-Ecosse. Il le fit en modifiant le tarif de telle sorte que les usines du Canada central purent importer en franchise les produits dont je parle, pour les besoins de leur fabrication; et ce qui est pire, il augmenta le nombre des usines qui pouvaient ainsi importer ces produits en franchise. Le Gouvernement portait ainsi un coup direct aux aciéries de la Nouvelle-Ecosse. Il priva cette industrie de ses marchés. Il força certaines de ces aciéries à fermer leurs portes. Les ouvriers qu'elles employaient furent congédiés. Le dommage s'étendit à l'industrie de la houille. La quantité de houille employée dans les aciéries diminua considérablement. Les mineurs perdirent leur emploi, ou ne travaillèrent que par intermittence. En résumé, la décision prise par le Gouvernement de permettre aux aciéries étrangères de vendre les produits qui devraient être fabriqués en Nouvelle-Ecosse, et aux ouvriers étrangers de faire le travail qui devrait être donné aux ouvriers de la Nouvelle-Ecosse, contribua pour une large part à provoquer la débâcle industrielle que l'on remarque à l'heure actuelle dans l'est de la Nouvelle-Ecosse et qui paralyse toute la vie économique de cette province. Quand des hommes éminents exposèrent ces questions au Gouvernement il y a quelques semaines, et le prièrent d'agir loyalement envers ces deux industries fondamentales et essentielles de la Nouvelle-Ecosse, celles de l'acier et la houille, le Gouvernement consentit à contre-cœur à faire une petite concession à la Nouvelle-Ecosse au sujet de la houille, mais fit la sourde oreille quand on demandait avec des arguments aussi convaincants justice pour l'industrie de l'acier.

Le présent gouvernement s'attache au fétiche du coût réduit de la vie comme si c'était une chose essentielle. Ce n'est qu'un résultat accessoire de certain état de choses. Le coût modéré de la vie est la preuve de moyens minimes. Le coût plus élevé de la vie est l'indice d'un état de choses plus favorable. De quel avantage, oserais-je demander, serait le coût réduit de la vie pour les mineurs de la Nouvelle-Ecosse et leurs familles s'ils ne peuvent obtenir un emploi ni gagner des salaires? Qu'on leur donne un emploi permanent et de bons salaires et on ne les entendra jamais murmurer contre la cherté de la vie. Le Gouvernement fait de ce fétiche un article de foi, pensant évidemment que le contentement serait à son comble si tout était à bon marché. Comment cela peut-il se produire, sans qu'on réduise les salaires et que les gens consentent à adopter un mode de vie primitif? Afin de faire connaître le Canada comme un pays où la vie est à bon marché, devons-nous imiter les nations qui se contentent d'un mode d'existence sordide, dont la nature morale ne s'exprime pas par le confort et les jouissances de la vie moderne? J'affirme, monsieur l'Orateur, que le programme du Gouvernement à cet égard est fondé sur une erreur dans laquelle on persiste stupidement. Que les prix augmentent, que les salaires augmentent, que l'état des affaires devienne plus favorable, que la prospérité croisse. Il est infiniment mieux de vivre en un tel pays, qu'un pays où l'on peut vivre à bon marché, mais dans un milieu inerte.

M. ARCHAMBAULT: Je demande l'application du règlement; j'attire votre attention, monsieur l'Orateur, sur le fait que l'honorable député lit son discours, ce qui est contraire au règlement de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Il est, sans doute, contraire au règlement qu'un honorable député lise son discours; mais je dois dire que, au cours de cette discussion qui a traîné en longueur, il s'est manifesté dans toutes les parties de la

Chambre une tendance, sinon à abuser, du moins à dévier de l'esprit de cette règle. Des honorables députés de toutes les parties de la Chambre ont lu leurs notes. Il faut observer certaines règles de courtoisie dans la Chambre et quand un nouveau député adresse la parole, on lui accorde généralement à l'unanimité et avec courtoisie la permission de consulter ses notes. Dans ces circonstances, je prie l'honorable député (M. Archambault) de ne pas insister.

M. ARCHAMBAULT: Il est maintenant deux heures du matin et je crois que l'Orateur devrait faire observer le règlement dans le cas actuel. Nous avons entendu des discours toute la nuit et le scrutin ne sera pas pris, probablement, avant cinq ou six heures. Mon honorable collègue n'est pas un nouveau député et il a lu son discours l'an dernier. Je demande de nouveau l'application du règlement.

M. l'ORATEUR: L'esprit de la règle, naturellement, veut qu'on ne lise aucun discours. Mais je ne puis empêcher l'honorable député de consulter ses notes, et je considère que c'est tout ce qu'il fait.

M. BLACK (Halifax): Je tiens à vous assurer, monsieur l'Orateur, ainsi que l'honorable député qui m'a interrompu que je me contente de suivre des yeux des notes assez développées. On a beaucoup discuté au sujet de la situation du pays en général. Du côté du Gouvernement on a entassé les chiffres dans le hansard pour établir que la prospérité règne au Canada. D'après moi, ces chiffres ne prouvent rien. Nous n'avons qu'à jeter un coup d'œil autour de nous et constater par nous-mêmes que ces chiffres ne sont pas un témoignage véritique. Quand même on réunirait toutes ces statistiques en un fort volume et qu'on les ferait lire à la population de la Nouvelle-Ecosse on n'arriverait pas à convaincre une seule personne. On ne saurait convaincre ces gens parce qu'ils savent par une propre expérience et par leur connaissance personnelle que jamais, au cours de son histoire, cette province n'a traversé une aussi angoissante période d'inactivité que celle qu'on subit aujourd'hui. Cependant le Gouvernement s'imagine réussir à faire croire aux néo-écossais qu'ils vivent réellement dans l'âge d'or, et que cet âge d'or a été amené par la sagesse et l'activité du Gouvernement. Les néo-écossais demandent-ils du pain qu'on leur présente une pierre. Réclament-ils le redressement de leurs griefs et la justice selon qu'on le leur avait promis à leur entrée dans la confédération et depuis, qu'on leur donne à lire des masses de chiffres; on les invite à lire ces statistiques; on leur dit qu'ils devraient être contents de tout ce que le Gouvernement a fait pour eux et qu'ils jouissent d'une prospérité comme ils n'en ont jamais connue.

Il est pénible de voir, et c'est une phase tragique de l'histoire, qu'à la tête du pays nous avons un gouvernement comme le Gouvernementn actuel si aveugle en face de la réalité, si réfractaire à la force du raisonnement, et si sourd aux appels à la justice.

Je ne rappellerai pas les ententes et les conventions dont on a déjà tant de fois parlé, et qui ont été le fondement de l'union des provinces en 1867, ententes et conventions qu'on n'a pas su respecter comme le prétend la Nouvelle-Ecosse et dont elle demande aujourd'hui l'exécution. Bien avant aujourd'hui tous ces griefs ont été exposés aux divers gouvernements qui se sont succédé au Canada, mais la population de cette province en est encore à attendre justice.

Qu'on me permette de rappeler à la députation cette autre époque plus rapprochée de nous, toujours remplies d'intérêt pour la Nouvelle-Ecosse, alors que le gouvernement du jour entreprit de construire un deuxième et un troisième chemins de fer transcontinental. De nouveau le Gouvernement nous fit bien des promesses, à nous des Provinces maritimes. On sollicita notre appui pour la politique du Gouvernement, avec l'assurance qu'il voudrait dire l'inauguration d'un régime de transport canadien sur le territoire canadien et par les ports canadiens. Notre pays allait être libéré, quant au commerce et au transport, de la domination de la république voisine. Les Provinces maritimes allaient récolter les fruits directs et succulents de cette politique nationale. On allait, enfin, leur donner justice. Voici une promesse faite en 1903 par le très honorable W. S. Fielding, actuellement ministre des Finances, dont je déplore, avec tous les honorables députés, la maladie prolongée:

> A coup sûr, monsieur l'Orateur, après avoir été si longtemps trompées, jouées, dupées au sujet de toutes les lignes en question, les Provinces maritimes ont bien le droit de demander que ses promesses se réalisent et prennent une forme tangible en établissant un réseau en territoire canadien d'un océan à l'autre.

Je pourrais aussi parler des promesses faites au pays par le premier ministre d'alors, sir Wilfrid Laurier et son gouvernement, quand il parlait en cette Chambre le 30 juillet 1903. En une circonstance il disait:

> Or, nous poserons en principe—nous en rapportant au jugement de nos amis et de nos adversaires, qu'il sera construit un chemin de fer transcontinental et qu'il aboutira à un port canadien sans avoir à dépasser la frontière en aucun point de son parcours. Nous ajoutons que ce chemin de fer est indispensable à la liberté de notre commerce.

M. ARCHAMBAULT: J'ai l'honneur de proposer qu'avec le consentement unanime

l'honorable député ait la permission d'insérer ses notes au hansard.

M. BLACK (Halifax): Je vais encore, monsieur l'Orateur, extraire du discours de sir Wilfrid Laurier prononcé en cette circonstance, le passage suivant:

J'attire maintenant l'attention de la Chambre sur un autre point caractéristique, comme il est prédit au préambule, c'est dans le but d'assurer le passage du trafic par les eaux, par les routes canadiennes, que nous avons signé ce contrat et nous avons à cet effet inséré dans la clause 42 une stipulation spéciale qui se lit comme suit:

La clause à laquelle on fait allusion, paragraphe 42, se lit comme suit:

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce au Canada et le transport des marchandises par voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions et convient que tout le fret pris sur la ligne du chemin de fer et ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas une autre route, sera, s'il est à destination du Canada, transporté par le territoire canadien ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur les marchandises destinées à l'exportation, du point d'origine au point de destination, ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Le paragraphe 43 souligne cela. Il dit:

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 prévues plus haut, mais que, sous tous rapports, elle fera, de bonne foi, tout ce qu'elle pourra pour remplir les conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir: pour développer le commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Ces deux articles sont restés lettre morte depuis qu'ils ont été rédigés, il y a vingt-deux ans. De nouveau en 1911, quand le Canadian Northern Ontario Railway demandait de l'aide, cette condition a été insérée dans la loi de subvention:

Il est par les présentes déclaré que l'aide dont il est ici question est accordée par le Gouvernement spécialement dans le but d'encourager le transport des marchandises par les voies canadiennes.

Puis, de nouveau en 1914, quand le même chemin de fer s'est adressé au Parlement pour obtenir une subvention de 45 millions, cette déclaration fut faite:

Dorénavant toutes les marchandises expédiées sur les lignes du chemin de fer du Canadian-Northern, ou sur les lignes de toutes les compagnies constituantes ou subsidiaires, ou sur toute ligne ou lignes de chemin de fer possédée, affermée ou exploitée, maintenant ou à l'avenir, par le Canadian-Northern, ou autre des compagnies constituantes ou subsidiaires, leurs successeurs ou ayants droit, devront, lorsque ces marchandises seront destinées à des endroits du Canada, être transportées par le chemin de fer du Canadian-Northern ou les chemins de fer des compagnies constituantes ou subsidiaires ou par d'autres chemins de fer canadiens (lequel terme devra comprendre la ligne exploitée par le chemin de fer Canadien-Pacifique entre Montréal et Saint-Jean), et le taux d'entier parcours sur le trafic d'exportation, du point de départ à destination, ne devra pas être plus élevé en passant par les ports canadiens qu'en passant par les ports des Etats-Unis. Et tout le trafic maritime, d'importation ou d'exportation, devra être transporté aux ports maritimes canadiens, et le Canadian-Northern et chacune des compagnies constituantes et subsidiaires ne devront, en aucune manière que ce soit relevant de leur pouvoir ou de leur contrôle, conseiller ni encourager, directement ou indirectement, le transport de ces marchandises par d'autres routes que celles stipulées plus haut, mais devront sous tous rapports fidèlement s'efforcer d'activer le développement du commerce par des voies canadiennes et des ports canadiens.

Je n'ai pas pris le temps de lire ces paragraphes en entier, mais avec la permission de la Chambre, j'aimerais à les faire consigner aux Débats.

Cet article est lettre morte depuis qu'il a été écrit, il y a 22 ans.

Je citerai aussi le passage suivant du très honorable W. S. Fielding:

Quand ce réseau sera construit, Saint-Jean au lieu de compter uniquement sur le chemin de fer Canadien-Pacifique, aura deux cordes à son arc. Saint-Jean ne perdra pas une seule livre du trafic qui sera créé par ce nouveau réseau. Halifax, avec son port incomparable, jouira d'avantages dont il a été privé jusqu'ici. A coup sûr, monsieur l'Orateur, après avoir été si longtemps trompées, jouées, dupées au sujet de toutes les lignes en question, les Provinces maritimes ont bien droit de demander que ces promesses se réalisent et prennent une forme tangible en établissant un réseau en territoire canadien, d'un océan à l'autre.

Quelle était, je le demande, la promesse à tenir, et comment l'a-t-on tenue? Pendant que les chefs mentionnés donnaient ces assurances, ailleurs, l'honorable M. Scott, ministre dans le gouvernement Laurier, expliquait la situation en ces termes:

Donc, il est dans notre intérêt, si nous voulons que ce grain s'expédie vers l'est par Halifax et les ports du Saint-Laurent, de prendre des mesures pour l'induire à prendre cette route.

Il va sans dire que la Nouvelle-Ecosse a contribué sa pleine quote-part à l'exécution de tous les travaux publics au Canada. Mais considérons sa situation à cet égard. La proportion du coût des chemins de fer et canaux payée par les Provinces maritimes depuis la Confédération se monte à la somme énorme de $304,745,338. La Nouvelle-Ecosse, dont la population est un peu moindre de la moitié que celle des trois provinces, paye $152,372,669, ou disons 150 millions, ce qui équivaut, en chiffres ronds, à deux millions et demi par année. Qu'a reçu la Nouvelle-Ecosse en retour de ces énormes dépenses? Pas un pied du transcontinental n'a été construit dans cette province, pas un canal.

M. DUFF: Où voudriez-vous qu'on construise des canaux en Nouvelle-Ecosse?

M. BLACK (Halifax): Répondez vous-même.

M. DUFF: Je vous pose la question.

M. BLACK (Halifax): Ces chiffres sont déconcertants et surprendront, j'en suis sûr, non seulement la députation, mais le pays en général, et les Néo-Ecossais en particulier. Les édifices publics leur coûtent environ $150,000 par année, plus que le revenu. Dans de pareilles conditions, le Gouvernement canadien peut-il ignorer les revendications des Provinces maritimes, celles de la Nouvelle-Ecosse en particulier? Mais, monsieur l'Orateur, on ne leur a pas tenu parole. Les chemins de fer se sont construits. D'abord, le chemin de fer Intercolonial, qui devait être l'instrument spécial de l'expansion des Provinces maritimes en leur fournissant les moyens d'atteindre les débouchés des provinces du centre canadien. Plus tard, les chemins de fer garantis en 1903 se sont construits pour les fins mentionnées par les chefs du pays que j'ai nommés. Mais au lieu de contribuer à l'essor des Provinces maritimes, de les aider et de les rendre prospères, ils sont devenus des agents de stagnation commerciale pour ces provinces. Ils sont devenus une seule meule au cou des Provinces maritimes. Ils ont imposé des prix de transport des marchandises qui ferment aux habitants des Provinces maritimes l'accès des marchés qu'on leur garantissait à l'époque où la nation se constituait. Ecoutons ce que dit à ce sujet le premier ministre Armstrong:

> Le remède à cet état de chose viendrait d'une connaissance plus généralement répandue des difficultés des Provinces maritimes et de l'effet désastreux des tarifs de transport sur leurs industries.

Je ne prêche pas le particularisme; c'est une tendance malheureuse et déplorable.

Les citoyens de la Nouvelle-Ecosse ne viennent pas ici en mendiants; ils désirent seulement qu'on termine les engagements pris envers eux. Ce qu'ils souhaitent, c'est une politique qui rende justice à toutes les parties du pays. Or, la politique du Gouvernement ne fait de bien à aucune région du Canada.

La question du prix de transport est vitale pour la Nouvelle-Ecosse. Ces prix sont tellement hors de toute raison, que les transports s'y effectuent par d'autres moyens. Je vous citerai un exemple. Le tarif sur la brique, pour des quantités moindres qu'un chargement entier de wagon, entre Pugwash et Dorchester est 150 p. 100 plus cher que le prix de la brique elle-même. J'apprends par les journaux de ce matin que le sucre destiné aux raffineries de Montréal y est transporté d'Halifax et de Saint-Jean par la voie d'eau. C'est moins cher que par chemin de fer.

Les exportateurs de l'Ouest protestent contre les tarifs maritimes rès qu'ils atteignent 10 p. 100 de la valeur de l'article exporté; que diraient-ils si le tarif égalait 50 à 150 p. 100 du prix de la marchandises?

En outre, la taxe de vente de 5 p. 100 sur les principaux matériaux de construction est une entrave sérieuse à l'industrie du bâtiment.

En ce qui concerne les promesses qui nous ont été faites en 1903, elles n'ont encore reçu aucun commencement d'exécution. La fidélité à la parole donnée est devenue une simple figure de langage. Comme l'a dit l'honorable M. Scott, les grains du Canada sont chargés dans les ports américains sans aucun égard aux engagements contractés ni à la nécessité d'établir le commerce canadien en territoire canadien, sans même essayer de ce moyen énergique que promettait si éloquemment sir Wilfrid Laurier pour forcer les produits indigènes à suivre les routes nationales.

Je n'oublie pas qu'après maintes manœuvres inspirées par l'intérêt électoral on vient d'adjuger la construction d'un petit élévateur à grain dans le port d'Halifax. Le Gouvernement a voulu éviter l'accomplissement de sa promesse aussi longtemps qu'il l'a pu et ne s'est réservé à l'exécuter que lorsqu'on l'eut acculé à prendre une résolution. Ce n'est qu'un à-compte sur les engagements pris il y a vingt ans envers la Nouvelle-Ecosse. Il cèdera très peu la province à regagner la place qu'elle occupait dans la Confédération. Le Gouvernement ne peut pas se dérober en disant qu'il ne sait pas au juste ce que veulent les gens de la Nouvelle-Ecosse et des Provinces maritimes. On n'ignore pourtant pas que le premier ministre de ma province est venu à Ottawa plus d'une fois et qu'il en est reparti emportant les promesses les plus encourageantes de la part des ministres fédéraux. On s'est vite convaincu qu'elles ne tenaient à rien de solide et qu'elles se sont dissipées rapidement. Si M. Armstrong a réellement reçu les promesses qu'il a mentionnées, on ne peut que conclure que celles-ci ont une fois de plus été trahies.

Il y a un an, après l'abolition du droit sur les engrais chimiques, un établissement qui en fabriquait à Halifax a cessé ses opérations. Les bâtisses sont fermées et l'outillage est arrêté. Cette fabrique donnait de l'emploi à plusieurs ouvriers, la plupart chefs de famille. Ces gens ont probablement suivi les milliers d'autres qui sont passés aux Etat-Unis. L'établissement avait cet autre avantage pour Halifax, c'est qu'il importait par steamer des pierres de phosphate, des os, et le reste, et que ces steamers laissaient à Halifax beaucoup d'argent en frais de port, de pilotage, de remorquage,

d'hôpital, d'assurance, en salaires payés aux débardeurs, etc. Le capitaine et son équipage devaient sans doute dépenser une partie de leurs salaires dans les magasins de la ville. Avant de repartir, le bâtiment doit s'approvisionner de nouveau, et pour cela on achète de la peinture, de la toile, des cordages; peut-être est-il mis en bassin de radoub. C'est un montant considérable d'argent qui est aujourd'hui perdu pour Halifax. Vous avez là la preuve de l'importance d'une petite industrie pour une ville maritime.

Quand l'établissement en question a été fermé qu'est-il arrivé? On a fait venir des engrais de la Belgique; on les a annoncés dans de magnifiques réclames qui prenaient des pages entières de nos journaux. Sans doute il est rare qu'un orateur descende à de tels détails dans cette assemblée, mais j'ai cru qu'il était nécessaire de montrer les efforts pratiques de la franchise douanière.

Une autre fabrique d'engrais à Sydney a disparu de même.

J'ajouterai un mot relativement à l'immigration. On n'a pas pensé à en faire bénéficier les Provinces maritimes. Le département ne s'occupe pas de faire de l'immigration pour nos provinces. On a demandé au Gouvernement de nous réserver quelques sujets sur les centaines de familles écossaises des îles Hébrides qui viennent ce printemps en Canada; mais on nous a éconduits. Les immigrants sont tous envoyés dans l'Ouest. Et cependant, la Nouvelle-Ecosse a contribué pour sa part $400,000 de cette somme de deux cents millions et un tiers de dollars qui fut déboursée par l'immigration, sans qu'une seule famille d'immigrants se soit jamais établie chez nous.

Les parcs nationaux reçoivent une subvention libérale des autorités fédérales; une somme d'environ $2,763,000 a été déboursée pour l'entretien de ces parcs par tout le Dominion, mais la part des Provinces maritimes a été insignifiante.

Je soutiens, monsieur l'Orateur, que les Provinces maritimes sont un actif précieux pour le Canada étant donné qu'elles contribuent généreusement aux recettes publiques et qu'elles possèdent des ressources naturelles si riches et si diverses; il est évident toutefois qu'elles ne comptent pas dans l'esprit des gouvernants.

Du fait surtout du programme d'immigration inauguré par les Etats-Unis, le nombre des navires qui fréquentent le port d'Halifax a sensiblement augmenté. Les installations du port sont devenues insuffisantes, et les navires sont retardés parce qu'on n'a pas terminé la construction des quais et des hangars aux nouvelles installations de tête de ligne. Et bien qu'à maintes reprises nous ayons fait des démarches auprès du Gouvernement et du ministère auquel incombe la responsabilité de compléter ces travaux, rien n'a été fait. Encore une fois, on ne tient aucun compte des besoins de la Nouvelle-Ecosse, comme on l'a presque toujours fait du reste.

M. DUFF: Mon honorable ami veut-il prétendre que le Gouvernement est responsable de la construction des installations de tête de ligne dans le port d'Halifax?

M. BLACK (Halifax): Il a assumé la responsabilité de ne pas les construire.

M. DUFF: Vous l'avez tenu responsable de la construction de ces travaux. C'est le gouvernement tory qui a commencé cette entreprise et vous le savez fort bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous commencez à avoir sommeil.

M. DUFF: C'est mon très honorable ami qui a sommeil.

M. BLACK (Halifax): On trouve le moyen de débourser des centaines de milliers de dollars pour l'installation de postes radiotélégraphiques, mais il est impossible de consacrer un seul dollar au parachèvement des quais et autres installations nécessaires pour la conduite économique des affaires du port d'Halifax.

Ces jours derniers, comme les honorables députés le savent bien, une nombreuse délégation de citoyens en vue des Provinces maritimes est venue ici afin d'avoir une entrevue avec le Gouvernement et les représentants du peuple et d'exposer sous son vrai jour la situation de ces provinces. Certains honorables députés, qui entendent mes observations, ont assisté à ces entrevues avec les délégués des Provinces maritimes et je n'hésite pas à laisser à leur jugement de dire si oui ou non la délégation a fait valoir de puissants arguments à l'appui des revendications des Provinces maritimes. Pour moi, je suis convaincu de la force des raisonnements que les délégués ont invoqués; ils démontrent d'une façon concluante que, si le Canada doit s'avancer sur la route du progrès comme nous le désirons tous à notre titre de bons citoyens canadiens, il faut adopter des mesures afin de faire disparaître le mécontentement qui règne là-bas. Il est nécessaire de fournir aux gens des Provinces maritimes des motifs suffisants de croire qu'ils ne seront plus désormais traités avec dédain. Voilà le sentiment qui prévaut chez nos gens, j'ai le regret de le constater. J'en appelle au témoignage du premier ministre Armstrong sur ce point. En avril 1923, un journal anglais de Montréal a publié une inter-

view du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse et voici ce qu'il rapportait:

Bien qu'il ne soit nullement question de sécession, le premier ministre a fait observer que les gens des Provinces maritimes sentent vivement qu'ils n'ont pas été traités avec justice par le reste du Dominion. On leur a fait sentir, a-t-il dit, qu'ils sont et qu'ils devraient rester isolés, plus ou moins oubliés, tolérés au mieux et privés de tout, au contraire de l'attitude que l'on adopte à l'égard des provinces plus favorisées de l'Ouest.

Je livre ces sentiments à la plus sérieuse considération du Gouvernement. Mes honorables ami devraient être convaincus que ces revendications des Provinces maritimes ne sont pas des appels de la part d'un petit nombre de partisans en détresse, mais bien la manifestation de convictions sincères de la part de la population toute entière de ces provinces. De plus, je rappellerai au Gouvernement que c'est un désastre pour le pays en général, quand certaines parties de la Confédération sont imbues de la conviction qu'on ne leur donne pas justice.

Et les observations que j'ai faites prennent d'autant plus de force si nous tenons compte de l'attitude que le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse adopte maintenant en ce qui regarde les torts et les droits supposés de la province. Le premier ministre Armstrong a soumis à la législature une série de résolutions dans lesquelles il expose les torts et les droits tels que le Gouvernement les conçoit. Il est inutile pour moi de dire si oui ou non je partage absolument la manière de voir du Gouvernement. Qu'il me suffise d'affirmer, pour les fins de mon raisonnablement, que le gouvernement provincial, à la veille d'une élection générale qui doit avoir lieu d'ici à quelques semaines, est forcé par les circonstances de se lamenter sur la situation pitoyable de la province. Il est obligé d'en appeler au gouvernement fédéral et au Parlement afin d'obtenir la somme de justice qui nous est refusée depuis si longtemps.

Il est fort possible que le premier ministre Armstrong adopte cette attitude parce que son gouvernement a perdu la confiance du peuple et il espère peut-être la reconquérir par ce moyen. Il n'en reste pas moins toutefois que le peuple est offensé et mécontent; la province ne fait aucun progrès; les perspectives sont décourageantes et le blâme retombe en grande partie sur le gouvernement fédéral du fait qu'il a négligé de faire droit aux justes réclamations de la province.

Telle est l'opinion du peuple et il est d'une importance vitale de le détromper si nous voulons contenter les Provinces maritimes et faire régner l'unité dans le pays. Mes collègues verront que je n'exagère rien. Est-il besoin d'une autre preuve, qu'il nous suffise de regarder l'attitude du gouvernement Armstrong en sympathie avec le ministère fédéral. Le gouvernement Armstrong n'aurait pas assumé l'attitude que j'ai dite s'il n'y avait été forcé par la volonté formelle du peuple de cette province et la crainte de perdre le pouvoir.

[M. Blacks (Halifax).]

Les Néo-Ecossais, qui sont la fleur du pays, qui excellent dans toutes les branches de l'industrie, continuent à traverser la frontière pour gagner leur pain quotidien. On dit qu'il y en a plus aujourd'hui dans le Massachusetts et les autres états de la Nouvelle-Angleterre que dans toute la province.

Je me représente parfois notre belle province avec tous ses fils qui y sont nés de retour dans leurs foyers. Je me figure Halifax, ville de cent cinquante mille âmes, et toutes les autres parties du territoire avec une population doublée et même davantage. Quelle ruche nous aurions! Combien de citoyens à nourrir, vêtir, et le reste! Mais hélas! les industries sont ruinées, les marchés hors d'atteinte, et partout le chômage.

Avant de reprendre mon siège, j'implore donc le Gouvernement de prêter l'oreille aux avertissements de la Nouvelle-Ecosse. Je répète ce que j'ai dit l'an dernier: il faut agir sur-le-champ, si nous ne voulons pas nous exposer à des regrets, à un désastre même.

M. LEADER: Monsieur l'Orateur, bien qu'il m'en coûte de présenter mes observations à cette heure avancée, je ne m'en excuserai pas pour cela. C'est mon droit d'être entendu ce soir et je ne fais que mon devoir. Dans le débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, il y a eu un accord entre nous pour couper court à la discussion. Lorsque cette entente a été conclue, j'étais en ma qualité de progressiste le premier qui devais ensuite prendre la parole, et je me suis effacé. J'aurais volontiers gardé le silence ce soir, si nous étions tombés d'accord comme pour le débat sur le discours du trône. Je ne crois pas cependant que la discussion des affaires publiques ici soit du temps entièrement perdu, mais lorsque le débat traîne en longueur comme celui-ci, les observations n'ont plus aucune valeur. Quoi qu'il en soit, je dois adresser la parole même à cette heure tardive. Mes collègues se demanderont peut-être ce que je peux bien avoir à dire, si j'ai quelque chose de nouveau à présenter, et en effet, je pense que j'en ai. Mes commentaires seront surtout fondés sur le Rapport de l'auditeur général et mes arguments appuyés par des chiffres.

Comme à diverses reprises dans le passé, je me propose de faire un plaidoyer en faveur de l'économie. Les honorables députés des divers groupes ont abordé la même question.

Cependant, monsieur l'Orateur, il n'en reste pas moins vrai que nous vantons les bienfaits de l'économie et que nous en oublions le premier principe qui est de dépenser moins d'argent. J'accuse le Gouvernement de ne pas avoir adopté une réelle politique de retranchement, en dépit de l'excellent discours prononcé ce soir par le premier ministre. Il nous déclare que, cette année, nous avons un surplus de 11 millions sur nos dépenses ordinaires, mais il avoue que la dette publique a augmenté de 2 à 3 millions. Bien que je ne sois pas un expert en comptabilité il me semble que nous sommes encore dans l'embarras et que nos soucis ne sont pas disparus. Je prouverai que le Gouvernement n'a pas appliqué cette politique d'économie à la satisfaction du peuple qui est obligé de payer, que le ministère en soit ou non satisfait. N'est-il pas vrai que depuis que celui-ci a été chargé de l'administration des affaires du pays, les appointements des fonctionnaires de l'Etat ont été augmentés de plus en plus. N'a-t-il pas trouvé des emplois pour un groupe de favoris? A ce sujet, je mentionnerai les noms de l'honorable Duncan Marshall, de l'honorable Dr Pugsley, aujourd'hui décédé, et de W. T. R. Preston. Non seulement le personnel du service intérieur est-il plus nombreux, mais les dépenses du service extérieur se sont accrues. J'ai sous la main quelques chiffres extraits du Rapport de l'auditeur général de 1923 et de 1924. A titre de renseignements, je les insérerai aux Débats parce que les contribuables ne savent pas que leurs deniers sont ainsi employés. D'abord, laissez-moi vous dire que les frais du bureau du haut-commissaire à Londres sont plus considérables. En 1923, les dépenses de ce bureau se sont montées à $112,107. En 1924, elles ont été de $121,905, soit une augmentation de $9,978. L'agence de Paris nous a coûté en 1923 $29,942; en 1924, $31,065, ce qui représente $1,123 de plus.

Le représentant canadien aux Etats-Unis en 1923 a coûté $10,994; en 1924, $13,008, une augmentation de $2,014.

Je trouve qu'il est possible d'avoir un plus grand souci de l'économie dans nos bureaux d'outre-mer. Par exemple il y a les frais de déplacement du haut commissaire à Londres. Nonobstant qu'il touche un traitement de $10,000 par année et une allocation de $5,000 en lieu de maison et de meubles, je vois qu'en 1922 ses frais de voyage montaient à $2,913; en 1923 à $4,168 et en 1924 à $5,265. Notre agent à Paris porte le nom de Philippe Roy. Il reçoit un traitement de $14,000 par année, plus une gratification de $500. Aussi loin que je puisse remonter dans les Comptes publics, je trouve qu'il touche une allocation de $3,000 pour l'entretien d'une automobile. J'estime que $3,000 suffisaient à acheter une automobile neuve tous les ans; voici où l'on trouverait occasion d'économiser. Je vois qu'en 1923 ses frais de voyages ont monté à $1,582.

A plus d'une occasion dans le passé j'ai fait remarquer à la Chambre que nous dépensions des sommes considérables en réceptions, banquets, etc. Je n'y insisterai pas ce soir; mais j'ai l'intention d'attirer l'attention de la Chambre sur quatre exemples en particulier. Ce ne sont pas les seuls en leur genre,—loin de là;—car quiconque scrute le Rapport de l'auditeur général et les Comptes publics trouve les réceptions et les banquets publics par douzaines. Parfois on trouve des comptes de $50 et de $75 pour des cigares et des cigarettes.

Je veux être impartial et je ne veux formuler aucune accusation, contre le ministère actuel, qui ne pourrait pas s'adresser également aux gouvernements antérieurs. J'ai donc choisi deux banquets qui figurent au Rapport de l'auditeur général pour l'exercice 1921, le premier offert à la conférence impériale de la presse tenue à Ottawa, et qui a coûté $1,335.56; le second, offert à la Mission française, au Country Club, au coût de $1,257.67. Voilà pour le régime précédent. En 1923,—nous parlons maintenant du Gouvernement actuel,—on trouve qu'une réception à la Ferme expérimentale, Ottawa, a coûté $1,115. Puis il y a une allocation de $1,000 pour une réception à la "A.V.M.A".

Une VOIX: Qu'est-ce que cela?

M. LEADER: Je l'ignore. C'est très bien, monsieur l'Orateur, de faire fête et donner libre cours à la gaieté quand ce sont les autres qui payent. Je veux lire à la Chambre ce soir quelques-unes des notes d'hôtel que nous avons acquittées pour des visiteurs distingués. Je prends ces chiffres dans le Rapport de l'auditeur général pour 1921,—donc sous le régime du gouvernement précédent.—Voici les dépenses en question:

Mission française, frais d'hôtel, Château Frontenac	$680
Windsor, Montréal	872
Château Laurier, Ottawa	755
King Edward, Toronto	339
Royal Connaught, Hamilton	458
Clifton Hotel, Niagara-Falls	757

Naturellement, les visiteurs devaient voir les chutes de Niagara. L'ancien gouvernement a fait une réception aussi à une personne,—distinguée sans doute,—une demoiselle Cartier. Une de ses notes du Ritz-Carleton s'élevait à $1,218.

M. BOYS: L'honorable député peut-il prouver cela?

M. LEADER: Oui, tous les chiffres que j'ai donnés sont exacts. J'ai ici d'autres chiffres relatifs à des voyages faits par des membres du Gouvernement qui allaient assister à des conférences en Europe. Ici encore je fais la part égale au ministère actuel et à ses prédécesseurs. En 1921 nous avons d'abord les frais de voyage de l'ancien premier ministre (M. Meighen), $7,293; et ceux de l'honorable docteur Tolmie, $6,831. Puis il y a les dépenses des délégués à la Société des nations, à Genève:

Hon. C. J. Doherty, Sir George Foster, Hon. N. W. Rowell..	$14,645

Et voici les frais de voyages de nos représentants à la conférence de Gênes:

Sir Charles Gordon..	$8,000
Edouard Montpetit	8,000

Les messieurs distingués que je viens de nommer ont touché une somme de $1,131, pour fins d'hospitalité. Je n'y comprends goutte à moins qu'ils n'aient pris les $1,131 en s'écriant: "Vive la gaieté, mes amis; c'est moi qui paye!"

Puis il y a la conférence,—encore sous l'ancien régime,—sur le Désarmement, à Ottawa, sir Robert Borden en tête; les frais montent à $17,956.57. Et puis des dépenses pour une automibile Cadillac, de seconde-main, $1,500; il a fallu réparer et assurer cette automobile: total, $1,938. Nous venons maintenant aux dépenses sous le régime du Gouvernement actuel. Il y a d'abord les frais de voyage des délégués à la Société des nations.

1923: Frais de déplacement à la Société des nations:		
L'hon. W. S. Fielding		
L'hon. Ernest Lapointe et son personnel	$15,391 00	
Dépenses de M. Fielding pour aller à Paris et Bruxelles	8,265 00	
Conférence internationale du Travail:		
L'hon. Ernest Lapointe..	1,784 00	
L'hon. James Murdock	3,482 00	
Dépenses totales des délégués..		$12,625 00
1924: Conférence économique impériale:		
Frais de déplacement et d'entretien du premier ministre, M. King, et de son personnel ..	3,032 00	
L'hon. Geo. P. Graham et son personnel..	6,217 00	
Sir Lomer Gouin et son personnel	6,698 00	
	$15,947 00	

Le premier ministre avait avec lui comme conseiller ou secrétaire M. O. D. Skelton à qui on a versé $50 par jour pour ses services et $5,068 pour ses frais de déplacement. Outre M. Skelton, il y avait un secrétaire outre-mer en la persone de M. Reed Hyde, Londres, Angleterre, à £7 par jour. Ses frais se sont élevés à $3,966.

[M. Boys.]

Ensuite viennent les frais de déplacement des délégués canadiens à la Société des nations:

George P. Graham et personnel..	$4,605
Sir Lomer Gouin et personnel..	5,402

Il a fallu un travail considérable pour obtenir ces chiffres et je les ai réduits autant que possible. J'ai ici un état que je tiens à communiquer à la Chambre et que j'ai mis sous la forme d'un relevé succinct. Ce sont les frais de déplacement des différents ministres. Les chiffres comprennent les frais de déplacement de chaque ministre et de son personnel officiel:

Postes..	$ 4,828
Justice..	2,415
Travaux publics	30,330
Douanes et Accise..	6,820
Affaires extérieures	1,467
Agriculture..	86,591
Chemins de fer	12,369
Commerce	3,374
Secrétariat d'Etat..	24,325
Intérieur	25,182
Milice et Défense	23,637
Travail	2,729
Total	$224,067

C'est une simple bagatelle comparativement, je peux le dire sans crainte, aux millions que dépense chaque année le personnel administratif en frais de déplacement. Par exemple, dans le département de l'Agriculture seul, je crois qu'ils s'élèvent à un total de près de $200,000, avec les propagandistes—on pourrait dire les voyageurs de commerce—qui y sont employés.

Pour comparer les deux vieux partis, puisque beaucoup de gens disent qu'il n'existe que très peu ou pas de différence entre les deux, je me suis donné la peine de chercher quels avaient été les frais de déplacement du gouvernement précédent et j'ai trouvé qu'ils égalaient pour ainsi dire ceux du gouvernement actuel.

M. JACOBS: L'honorable député prétend-il que ces représentants devraient voyager pour rien?

M. LEADER: Non, mais je prêche l'économie. Nous pourrions épargner des centaines de milliers de dollars aux contribuables, si nous voulions user de l'intelligence que je sais que chacun des ministres possède.

M. JACOBS: L'honorable député peut-il nous dire ce que ces représentants auraient dû dépenser en Europe?

M. LEADER: Je ne le sais pas, mais je me je l'ai déjà fait remarquer, ce que je dis pense que s'ils voyagaient à leurs propres frais, ils diminueraient la dépense de moitié. Comce soir, c'est pour l'information du public, car je ne pense pas qu'il sache comment on dépense son argent.

Je vais maintenant citer quelques extraits du Rapport de l'auditeur-général relativement à notre service des affaires extérieures. Les fonctions du ministre des affaires extérieures qui, actuellement comme dans les gouvernements précédents, est le premier ministre lui-même, ont un caractère purement social. Une grande partie des dépenses de ce service sert à recevoir les distingués visiteurs qui viennent au Canada. Je vais citer à la Chambre quelques-unes des dépenses du gouvernement précédent que je relève dans le Rapport de l'auditeur-général pour l'exercice finissant le 31 mars 1922:

Visite de M. Massey, premier ministre de la Nouvelle-Zélande	$ 593 11
Frais imprévus	606 11
	$1,199 52
Visite de l'amiral Beatty	$1,506 83
Visite d'une députation de sénateurs et représentants du Congrès américains de Washington	1,517 20
Dîner au Royal Ottawa Golf Club, $695.65; tramways spéciaux jusqu'au club, $45	740 65
Lunch au Château Laurier	300 00
E. J. Chambers, services personnels, $300; frais de déplacement, $176.55	476 55
Visite du maréchal Foch ($1,053 70)— Frais d'hôtel: Château Frontenac, Québec, $134.45; Hôtel Windsor, Montréal, $258.50	392 95
Automobiles louées, $486.25; télégrammes, $42.58; divers, $27.92	556 75
E. J. Chambers, frais de déplacement	104 00

Puis, en 1923, nous avons les dépenses suivantes faites par le gouvernement actuel:

Visite du très hon. Srinivasa Sastri ($6,106.84) —Transports, $1,451.78; provisions pour le wagon particulier, $316.79	$1,768 57
Frais d'hôtel: Victoria, $447.40; Vancouver, $186.45; lac Louise, $35.50; Banff, $25.95; Winnipeg, $76.75; Ottawa, $268.41; Montréal, $602.65; Québec, $202.40	1,845 51
Dîner au Country Club d'Ottawa, $635.85; réception à Niagara-Falls, $46.30	682 15
Louage d'autos, $405.90; télégrammes et téléphones, $178.48; transport des bagages, $78.60	662 98
Repas, $50.10; pourboires, $155.45; album et coupures de journaux, $125	$330 55

Il n'y a pas de doute que notre distingué visiteur ne trouve intéressant la lecture de toutes les jolies choses que les journaux d'Ottawa ont dites sur son compte. Voici un autre extrait du Rapport de l'auditeur général, de 1923-1924, touchant les dépenses imprévues:

Transport et réception de visiteurs distingués au Canada: Délégation commerciale d'Australie, $763.09; très hon. D. Lloyd George, $913; Président Harding, des Etats-Unis, $5,082.21; Hon. Chas. E. Hughes, secrétaire d'Etat des Etats-Unis, $1,278.85; très hon. W. F. Massey, premier ministre de Nouvelle-Zélande, $1,076.15; premiers ministres de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud, $501.76; Hon. E. J. Theodore, premier ministre de Queensland, Australie, $682.15; Hon. W. R. Warren, premier ministre de Terre-Neuve, et son groupe, $62.55	$10,359 76
Automobile Cadillac pour le premier ministre, $7,150, moins remboursement sur l'ancienne automobile, $300	$6,850 00

Une histoire se rattache à cette automobile. En remontant à l'automobile d'occasion achetée par sir Robert Borden à Washington, je crois qu'en suivant sa trace on verra que c'est cette machine qui a été donnée pour $300 en achetant une voiture de $7,000. C'est étrange comme affaire. Nous sommes tous gens d'affaires et je ne pense pas qu'il se trouve ici un honorable député qui voulût acheter une auto de $1,900, payer le transport et les droits puis la donner pour $300 en achetant une autre voiture. Le manque du sens des affaires se manifeste dans tous les départements et même jusque chez le premier ministre.

M. JACOBS: Combien de temps cette automobile a-t-elle servi?

M. LEADER: Moins de deux ans je pense; entre la date de la délégation à Washington et celle de la défaite des conservateurs. L'honorable député sait lui-même quelle période s'est écoulée entre ces deux dates.

Ce que je vais dire maintenant est plutôt d'un caractère personnel. Je le regrette beaucoup, mais je crois avoir de la charité pour tous et je ne veux certainement pas manifester de malice pour personne. Cependant je vais prendre la devise de l'honorable Alexander Mackenzie et c'est: "ne chercher la faveur de personne et ne craindre l'ire de personne." Je crois qu'on donne trop des fonds du trésor en pensions pour des hommes capables de travailler. L'an dernier j'ai exposé à la Chambre le fait que nous avons actuellement 38 juges touchant des pensions et qui sont tous capables de travailler. Certains habitent l'étranger et les contribuables doivent payer des pensions à ces juges retraités. Je crois que la liste des pensions payées à ces juges se monte à environ $200,000 par an. J'ai ici une coupure d'un journal qui exprime sa manière de voir en un meilleur langage et d'une façon plus concise que je ne saurais le faire, et je vais prendre la liberté de lire cet extrait à la Chambre. Cela vient d'un journal de Toronto appelé l'*Orange Sentinel*, publié l'automne dernier. L'article est intitulé "Un abus scandaleux"; le voici:

> Quand un individu peut se retirer du service public avec une retraite de six ou sept mille dollars par an et se consacrer ensuite à d'autres travaux qui lui rapportent de quatre à dix mille dollars en plus, on peut dire que la loi n'est pas bien faite. Le principe sur lequel se base la mise à la retraite doit être de prendre soin des vieux serviteurs quand ils sont incapables de continuer leurs services. C'est un devoir de l'Etat que d'éviter la pauvreté à un ancien serviteur public. D'un autre côté, ce serviteur a un devoir à remplir envers l'Etat et c'est d'exercer ses fonctions aussi longtemps

qu'il en a les capacités. Il ne devrait pas être possible qu'un homme comme le général Fiset puisse se retirer à cinquante ans avec une pension de $6,000 par an. Physiquement, il est capable de remplir les devoirs de sous-ministre de la Défense pendant dix et peut-être vingt ans. Mais il devient pour le pays un fardeau de $6,000, puis il prend un siège à la Chambre des Communes, ce qui lui donne $4,000 de plus. S'il a la vigueur voulue pour une campagne électorale et pour endurer les fatigues d'une session de cinq mois, il est assez fort pour conserver sa place de sous-ministre. Ce n'est ni plus ni moins qu'un attentat au bon sens que lui permettre de retirer un double revenu des contribuables.

Sir EUGENE FISET: Si l'honorable député me le permet, je lui conseillerai de s'enquérir des faits tels qu'ils sont au lieu de lire des extraits d'un journal, dont non seulement il n'est pas certain, mais qui contient des faussetés flagrantes.

M. LEADER: Si je lis une chose qui n'est pas vraie, j'en suis fort peiné, mais je n'en accepte pas la responsabilité.

Sir EUGENE FISET: Alors, vous ne devriez pas en parler.

M. LEADER: Cela a été donné de bonne foi et si l'honorable député veut bien se contenir quelques moments, il aura l'occasion de parler quand j'aurai fini.

M. POULIOT: Croyez-vous tout ce que publie l'*Orange Sentinel*?

M. LEADER: Si l'honorable député est assez vigoureux pour résister à une session de cinq mois, il est en état de remplir les fonctions de sous-ministre, et l'on ne devrait pas lui permettre de toucher double revenu aux frais des contribuables.

L'hon. M. MACDONALD: Que l'honorable député me permette de lui affirmer qu'au moment de sa retraite, les meilleurs médecins canadiens ont déclaré l'honorable député de Rimouski (sir Eugène Fiset) incapable, par suite de la grave maladie dont il relevait, de remplir ses fonctions plus longtemps. Heureusement pour le Canada, la Providence lui a permis de se rétablir. Les circonstances de sa retraite ont été certifiées par les premiers médecins du pays, et son rétablissement est un bien pour le Canada.

M. LEADER: Tout cela peut être vrai, mais du point de vue économie, je persiste à dire qu'un homme bien portant ne devrait pas bénéficier d'une pension lorsqu'il est en état d'endurer la fatigue d'une session de cinq mois. En tout cas, semblable exploitation des contribuables devrait être défendue par la loi. Je lirai encore quelques lignes de cet article.

L'hon. M. MACDONALD: Qu'est-ce que l'honorable député lit là?

M. LEADER: Un article de l'*Orange Sentinel*.

[M. Leader.]

L'hon. M. MACDONALD: L'honorable député croit-il que l'opinion de l'*Orange Sentinel* doive faire loi?

M. LEADER: Non, mais je crois que nous avons autant droit de citer son opinion que celle de tout autre journal canadien. J'ajouterai pour l'honorable ministre que je n'ai pas plus d'admiration pour l'*Orange Sentinel* que pour tout autre journal sectaire canadien.

M. HEALY: L'honorable député me permet-il de lui couper la parole?

M. LEADER: Le débat n'avance pas.

M. HEALY: Je n'ai qu'une seule question à poser. L'honorable député serait-il disposé à mettre à mort tous les fonctionnaires à la retraite, afin de faire des économies?

M. LEADER: J'hésiterais à tuer qui que ce soit. J'allais continuer de citer:

Le général Fiset n'est pas le premier fonctionnaire à se faire ainsi double revenu. L'honorable Charles Doherty, ministre de la Justice dans le cabinet Borden touchait comme juge en retraite, une pension de $7,000 par année à part son traitement de $10,000 comme ministre et son indemnité de $4,000. Il était censé représenter la source de la justice, mais il faut jouir du don de seconde vue pour découvrir en cela un élément de justice.

En fait, la pension de l'honorable M. Doherty était de $6 666.66. Maintenant que j'ai montré par des chiffres notre gaspillage dans la dépense, je me propose d'indiquer comment l'on pourrait opérer quelques économies. J'ai présenté, il y a deux ans, une résolution demandant que notre indemnité parlementaire soit réduite, non pas que je la trouve trop élevée, mais parce que nous n'arriverons à rien de pratique si nous ne commençons d'abord par prêcher d'exemple. Les honorables députés connaissent le sort de cette résolution. Lorsque l'honorable premier ministre (M. Mackenzie King) déposa le projet de remaniement de la carte électorale, l'an dernier, je saisis l'occasion pour dire que c'était le bon moment de diminuer d'un tiers le nombre de représentants en cette Chambre, mais le premier ministre n'a pas aimé l'idée. J'ai remandé aussi que le nombre des ministres soit diminué.

L'hon. M. MACDONALD: L'honorable représentant ne savait-il pas, lorsqu'il a demandé la diminution du nombre des députés, que cela ne peut se faire sans que le Parlement impérial modifie l'Acte de l'Amérique britannique de Nord?

M. LEADER: Parfaitement. Mais cette loi est-elle intangible? Lorsqu'il s'est agi de conserver à l'île du Prince-Edouard sa représentation actuelle l'on n'a fait aucune difficulté pour modifier la loi constitutionnelle.

L'hon. M. MACDONALD: Pourquoi n'avez-vous pas procédé régulièrement, au lieu de parler?

M. LEADER: Je sais que cela brûle certains ministres et c'était mon intention: j'ai proposé que nous ayons moins de ministres parce que je trouve que nous en avons trop. J'ai prétendu qu'on pouvait en réduire le nombre à dix au moins. Le respecté ministre des Chemins de fer n'était pas en faveur du projet, il s'attaqua à moi parce que j'avais osé suggérer une telle chose. J'ai ici un article qui a paru dans un des journaux l'an dernier et dans lequel on prétend que sir George Foster au Sénat demanda que le conseil des ministres fût réduit à douze membres et il énumérait les ministères que l'on pourrait fusionner. J'avais aussi une coupure d'un article que l'honorable M. Crerar a publié dans le *MacLean's Magazine* et dans lequel il prétend qu'il est raisonnable de s'attendre à une réduction du nombre des ministres. Ces deux messieurs ont tous deux été ministres et ils doivent savoir ce dont ils parlent, si je ne le sais pas. Malheureusement, ces gens sont en faveur d'une chose lorsqu'ils ne sont pas en mesure de l'accomplir, et lorsqu'ils avaient l'occasion, ils n'y ont pas songé. J'ai quelques chiffres ici, mais je vais m'abstenir de les lire à cette heure avancée. Mais ces chiffres démontrent que le coût de notre représentation, proportionnellement à notre population, est quatre fois plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis; le coût de la représentation au Sénat est six fois plus élevé ici que dans ce pays; et le coût de notre Exécutif,—et c'est là que se trouve réellement l'encombrement,—est vingt fois plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis, proportionnellement à la population.

Maintenant, comme moyen pratique de faire des économies, je dirai que nous devrions abolir la charge de lieutenant-gouverneur dans chacune des provinces du Canada. Nous avons neuf lieutenants-gouverneurs et, dans deux des provinces, ces officiers touchent un traitement de $10,000 par année, tandis que dans six autres, ils reçoivent $9,000 et dans l'île du Prince-Edouard, $7,000. Vous avez là un total de $81,000 par année que nous payons à nos lieutenants-gouverneurs. J'ignore la somme de leurs dépenses, mais les provinces payent ces dépenses, je crois. La province de l'Alberta a aboli cette année la résidence du gouverneur et, pour indiquer comment cette démarche fut accueillie par le lieutenant-gouverneur lui-même, je dirai qu'il a avoué qu'il en était enchanté car cela lui permettrait d'économiser $20,000 par année en frais de réceptions. Nous pourrions, je crois, très bien abolir le poste de lieutenant-gouverneur ou, du moins, exiger par statut que le traitement de ces officiers soit à la charge des provinces; nous obtiendrions le même but.

J'aborde maintenant une question épineuse et, comme préambule, je dirai que je suis aussi loyal que tout autre membre de cette Chambre. Mon père est né en Angleterre et je suis de race britannique; ainsi, personne ne m'accusera de manquer de loyalisme. Ce que je vais dire ne vise en rien le gouverneur général actuel. Son Excellence avait déjà conquis notre admiration et notre respect par sa bravoure à la tête des troupes à Vimy; et notre confiance en lui n'a que grandi depuis qu'il représente notre souverain. Mais, je désire citer des chiffres devant cette Chambre et le pays, relativement aux dépenses qu'occasionne cette institution. Je ne les ai pas tous, je crois, mais j'en ai assez pour la thèse que je désire avancer. Des écrivains éminents, hommes et femmes, supposés au courant de ce dont ils parlaient, ont prétendu que Rideau Hall avait coûté au peuple canadien une somme de 5 millions. Maintenant, ce n'est là qu'une estimation de ma part; ces chiffres peuvent se rapprocher de la réalité, ils peuvent être trop ou pas assez élevés. Cependant, les chiffres que je vais citer maintenant sont authentiques; ils ont été tirés du Rapport de l'auditeur général. En 1924, je trouve que les dépenses suivantes sont une partie de ce qu'a coûté l'entretien de Rideau Hall et ses dépendances.

Appointements du gouverneur général	$149,271
Réfections	13,248
Améliorations	60,000
Chauffage et éclairage	19,000
Service téléphonique	1,825
Eau	2,792
Automobiles du gouverneur général	42,659
	$288,795
Intérêt sur Rideau Hall à 5 p. 100	250,000
Total	$538,795

Je crois que le temps est venu de songer à réduire les dépenses de cette institution. Je ne sais s'il serait sage d'abolir ou non complètement l'office de gouverneur général; je ne le crois pas, cependant.

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami nous dira-t-il qui le remplacerait?

M. LEADER: J'y substituerais le juge en chef de la cour suprême du Canada qui est actuellement député du gouverneur général.

L'hon. M. MACDONALD: L'honorable député a-t-il réfléchi beaucoup avant d'aborder ce sujet?

M. LEADER: Plus peut-être que l'honorable ministre, autrement il n'en parlerait pas avec tant de légèreté.

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami suggère-t-il que le juge en chef de la Cour suprême du Canada devrait être aussi Gouverneur général et remplir les deux fonctions sans rémunération additionnelle?

M. LEADER: Peut-être que non, mais si vous lui donniez $100,000, nous y gagnerions encore $400,000.

L'hon. M. MACDONALD: Qui représenterait Sa Majesté ici?

M. LEADER: Il représenterait Sa Majesté.

L'hon. M. MACDONALD: Vous feriez mieux de vous entendre avec le gouvernement impérial au sujet de vos merveilleuses réformes.

M. LEADER: Si la chose paraissait désirable, il serait facile de faire des arrangements. Jusqu'à date, personne n'a jamais essayé.

L'hon. M. MACDONALD: Vous feriez bien de commencer et vous trouveriez ensuite où cela vous mène.

M. LEADER: Monsieur l'Orateur, j'ai subi de nombreuses interruptions, et c'est pourquoi je prends plus de temps que j'en avais l'intention. J'ai à peu près terminé mes remarques, mais je n'ai pas encore expliqué mon attitude au sujet du vote que nous allons prendre aujourd'hui. Les honorables députés ont déjà déduit que je voterais contre le budget. Pour moi, l'amendement de mes honorables amis à ma droite n'a rien d'attrayant.

Je ne désire prendre que quatre ou cinq minutes pour discuter un petit article que je vois dans un journal appelé *The Western Record,* imprimé à Winnipeg. Il est dit:

On nous a demandé si *The Western Record* est un organe conservateur, question plutôt stupide pour quiconque a lu attentivement ce journal. C'est un organe conservateur et qui a dénoncé clairement les politiques de ce parti au fédéral et au provincial.

L'article attaque les députés progressistes siégeant à Ottawa. Je vais lire une couple d'échantillons de ce qu'on y trouve. Après avoir dit que nous détenons la balance du pouvoir à Ottawa, l'article continue:

Malheureusement, ce merveilleux groupe appelé progressiste, comprenait tant de rustauds (*hayseeds*) qu'il n'a pu se servir de sa force. Il a de plus manqué de l'adresse voulue pour se rendre compte que, quand un parti politique énonce des principes qu'il abandonne ensuite, il détruit la moralité politique. Bien plus, ceci met des bâtons dans les roues du char de l'Etat, ce qui bloque naturellement le progrès national.

Puis l'article continue plus loin:

On ne fut pas lent à voir se désagréger ce groupe d'arriérés (*wind jammers*). Le grand et doux Crerar a constaté qu'il lui était impossible de conduire son troupeau.

L'article dit ensuite que les progressistes sont dirigés aujourd'hui par un "double-pronged Forke". Mais le paragraphe sur lequel je désire attirer particulièrement l'attention de la Chambre est celui qui a été cité ici l'autre jour par le whip du parti progressiste, (M. Johnson). Il a nié avec la plus grande énergie les déclarations qui lui étaient attribuées, et il a déploré le fait qu'un journal d'une certaine importance au pays puisse publier de telles choses. Je trouve que le journal conservateur imprimé à Winnipeg a publié le même article et je vais le lire afin qu'on puisse le trouver quand on en aura besoin: Il est dit:

Ottawa s'amuse à suivre la conduite du groupe progressiste. Comme tout le monde le sait, le marché du blé a été dans une situation très troublée, et lors d'un récent vote important, un pointage préliminaire par les whips fit constater l'absence de trente progressistes. Leur présence était nécessaire pour sauver le Gouvernement. Où supposez-vous que ces représentants des fermiers de l'Ouest se trouvaient? En ville, dans des bureaux de courtage, guettant la hausse et la baisse du blé sur le tableau noir qui les intéressait énormément. On commanda en toute hâte des automobiles, et quelques instants après, on localisait quelques députés et on dérangeait leurs occupations en les ramenant nu-tête à la Chambre. Le Gouvernement fut ainsi sauvé de la défaite par une faible majorité.

Voici, monsieur l'Orateur, qu'on nous appelle des rustauds et des arriérés, des traîtres à l'intérêt public. Je me demande si les députés conservateurs dans cette Chambre approuvent ce que publie ce journal conservateur de Winnipeg. Je suis content d'apprendre que le whip en chef du parti conservateur dit qu'il répudie cet article. Je désire ajouter, monsieur l'Orateur, que des articles aussi offensants que celui-là sont un déshonneur pour nos journaux et une insulte à l'intelligence de notre peuple; il est certain qu'ils recevront la condamnation qu'ils méritent. Si les survivants du parti jadis considérable persistent à employer de telles tactiques, plus tôt on s'en débarrassera, mieux ce sera pour notre pays. Si cette sorte de littérature est la seule chose sur laquelle le grand vieux parti se repose pour gagner les prochaines élections, il fait mieux de régler ses affaires et de rendre le dernier soupir.

M. BOYS: Puis-je réclamer l'indulgence de la Chambre, monsieur l'Orateur, pour cinq ou six minutes? Je n'avais pas l'intention de prendre part à la discussion, mais en justice pour le parti auquel j'appartiens, et pour mes honorables amis du parti progressiste, je crois devoir rectifier une assertion extravagante faite aujourd'hui par le premier ministre (M. Mackenzie King). Il accusa notre parti de faire de l'obstruction, de pren-

dre énormément de temps et il en accusa également mes honorables amis du groupe progressiste. Il n'est que juste que la Chambre et le pays sachent la longueur de temps prise par la discussion des trois sujets qu'il a mentionnés.

La semaine dernière, j'ai donné aux journaux un tableau qui me semble exact quant à la longueur de la discussion du budget. J'ai mis ces chiffres à jour. Je ne blâme pas les députés de la droite d'avoir pris le temps qu'ils ont pris; je me rends compte qu'ils ont le droit, s'ils le désirent, d'opposer orateur à orateur. En d'autres termes, ils ont un orateur quand nous, les deux groupes de l'opposition, en avons un; et je leur concède ce droit. Mais je pense que nous pouvons avec raison désapprouver toute parole du premier ministre à l'effet que nous avons pris plus que le temps qui nous revient de droit. Jusqu'à hier—je ne puis faire le calcul pour aujourd'hui car l'on ne peut dire exactement combien de colonnes du hansard couvrira cette partie de la discussion qui n'a pas encore été imprimée—les libéraux ont pris, pendant la présente discussion, 843 colonnes du hansard. Les conservateurs, 634, les progressistes et les indépendants, 558. Les libéraux ont présenté 46 orateurs; les conservateurs, 26, les progressistes, 26 et les indépendants, 7. A propos de la discussion des frets maritimes, dont a tant parlé le premier ministre et au sujet de laquelle il a fait les déclarations les plus extraordinaires, déclarations qui ne tiennent pas devant une analyse du hansard, l'on voit que la discussion débuta le 3 mars, qu'elle se continua les 10, 12, 13, 17, 19 et 20. Puis-je dire à ce propos que le premier ministre accusa le parti auquel j'appartiens, d'avoir occupé presque tout le temps de la discussion et nous joignit à mes amis du groupe progressiste. Que s'est-il produit en réalité? Les libéraux prirent 279 colonnes du hansard; les conservateurs, 228 et les progressistes, y compris les indépendants, 126. Mais je ne puis comprendre comment le premier ministre ose critiquer un groupe quelconque de la Chambre, étant donné ce qu'il a fait lui-même pendant cette discussion.

M. LOVETT: En proportion du nombre des députés de votre groupe, vous avez pris beaucoup plus de temps que les libéraux.

M. CASGRAIN: Très bien! très bien!

M. BOYS: Il me fait plaisir que cela réjouisse mon honorable ami. Je ne sais pas comment je pourrais agir plus loyalement que je ne le fais. Je donne à la Chambre le nombre exact de colonnes du hansard et je serais heureux de savoir si je pourrais trouver un meilleur moyen de faire ma démonstration. Il est vrai que certains orateurs parlent plus vite que d'autres et ne prennent pas autant de temps, mais on ne peut faire ce calcul. Je tiens compte des colonnes du hansard et je vous donne les totaux.

Considérons un autre aspect de cette discussion; si le premier ministre s'arrêtait à considérer ce point, l'on se demande comment il pourrait accuser le parti conservateur ou le groupe progressiste de gaspiller le temps. Lui-même, il a pris 79 colonnes du hansard, soit un tiers de ce qu'ont pris tous les conservateurs qui adressèrent la parole dans ce débat et dont le nombre est de 16. Il prit lui-même 79 colonnes au cours de cette discussion, tandis que les progressistes en prenaient 126, soit plus de la moitié de ce qu'il fallut aux progressistes qui prirent part au débat. Néanmoins, il tente de nous blâmer, nous les conservateurs et mes amis du groupe progressiste, de retarder les travaux de la Chambre.

Il parla ensuite d'un autre sujet, la discussion du fonds de cantine. J'avertis la Chambre que mes statistiques à ce propos peuvent ne pas être exactes. J'ai essayé honnêtement de découvrir la vérité. Il est difficile de faire un relevé dont on soit sûr. Je l'ai fait à la hâte et je puis me tromper; mais, autant que j'ai pu m'en assurer par un examen du hansard, ce soir, la question fut vidée en un jour, le 5 mars, et tout le temps qu'elle prit....

Quelques hon. DEPUTES: En trois jours.

Quelques hon. DEPUTES: Non, plus que cela.

L'hon. M. MURDOCK: En trois jours.

M. BOYS: Mes honorables amis peuvent me reprendre si je me trompe. J'ai tenté d'être juste, et si mes amis peuvent l'indiquer un autre jour, j'admettrai tout de suite que je ne l'ai pas remarqué, mais je n'ai pu le trouver. Je vois que, le 5 mars, 38 colonnes seulement du hansard sont consacrées au fonds de cantine, et je laisse à la Chambre le soin de décider si les remarques du premier ministre, qui nous accuse de même que nos amis du groupe progressiste de retarder les travaux de la Chambre, sont fondées, étant donné les faits que j'ai mentionnés. On ne peut les justifier. Le marché Petersen est une question importante et autorisait les membres de la Chambre à parler comme ils le firent et j'ose dire que lorsqu'il sera présenté de nouveau, s'il l'est jamais, les députés de toutes les parties de la Chambre voudront consacrer quelque temps à le discuter. Personnellement, je crois qu'il ne sera plus présenté à la Chambre.

Il n'était que juste, je pense, de dire exactement ce qui en est de cette question. En calculant le temps consacré à leurs discours par les divers orateurs en cette Chambre, je ne crois m'être trompé et si mes calculs sont exacts, je suis bien d'avis que mes collègues, même ceux qui sont à votre droite, reconnaîtront que le premier ministre n'a pas pu faire un relevé, et qu'il a parlé sans réfléchir, sans s'être bien renseigné et sans motif.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Monsieur l'Orateur, je me rends compte que ce n'est pas un moment propice, à cette heure matinale, pour commencer un discours, mais la députation n'en souffrira probablement pas plus que je n'ai moi-même souffert à écouter ce qui s'est dit jusqu'ici. Je tiens, quand même, à donner l'assurance à mes collègues que j'exprimerai en quelques mots ce que j'ai à dire; quoi qu'il en soit, je veux le dire. Jusqu'ici je n'ai jamais pris part au débat sur le budget, et dès le début j'ai été désireux de le faire.

Depuis que ce débat est commencé, bien des tentatives ont été faites pour savoir dans quelle catégorie cet exposé budgétaire trouverait sa place. D'aucuns sont d'avis qu'il favorise le régime protectionniste; il en est qui pensent qu'il incline vers le libre-échange, tandis que d'autres n'y voient qu'une politique à tarif modéré. Pour ce qui est des partisans du Gouvernement nous avons entendu la plupart d'entre eux parler libre-échange en faveur de l'exposé budgétaire; nous en avons aussi vu, apparemment des adeptes de la protection, louer hautement la politique ministérielle. Dans son discours, l'autre soir, l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault) déclarait que ce programme allait écraser l'opposition conservatrice. Il prétendait que les conservateurs avaient apparemment essayé de faire croire à la population que le tarif allait être abaisé et que la politique annoncée allait faire échec à cette propagande dans le pays. C'est ma conviction, monsieur l'Orateur, que pour l'heure, du moins, c'est absolument à quoi aboutit le budget. Mais dans mon idée il fait encore plus. Il répudie le programme de 1919 et les professions formulées en 1921, par la majorité des libéraux dans leurs discours électoraux.

En 1919, le parti libéral s'est réuni à Ottawa et a rédigé un programme. Il s'en trouve maintenant pour déclarer que ce programme convenait à l'époque, où il a été préparé, mais qu'il n'en est plus de même à l'heure qu'il est. Eh bien, ce programme n'avait pourtant pas été élaboré par un parti sans expérience, puisqu'il existe depuis nombre d'années et qu'il avait eu l'expérience des temps passés; au surplus il se trouvait dans ses rangs des hommes qui avaient participé à la grande convention de 1893, et qui participèrent aussi à la rédaction de ce programme. Dans ce temps on nous assurait bien que ce programme voulait dire qu'à leur arrivée au pouvoir les libéraux allaient établir un tarif fiscal en vue de ne demander au contribuable que sa part aux frais de l'administration du Dominion. Pour que la députation et le pays sachent bien ce qu'on nous avait alors promis, je vais lire la partie du programme de 1919, traitant du tarif. En ce faisant j'ai un but: on a été porté dans le temps à croire que les réductions faites dans le tarif l'avaient été pour condescendre aux désirs des progressistes. Eh bien, je nie au parti libéral et à tout autre parti le droit de faire ainsi des concessions à un groupe pour s'assurer son concours. Quelles que soient les modifications faites au tarif elles devraient l'être avec l'idée de mieux servir les intérêts du pays. Je veux, ce matin, faire voir une chose: il est vrai que le tarif a été abaissé, mais cela n'approche en rien des promesses bien précises faites en 1919 par le parti libéral, et de nouveau en 1921 lors de l'appel au peuple. La résolution au sujet du tarif à la convention de 1919 se lit comme suit:

Que pour le plus grand bien du Canada, il importe d'apporter des réductions sensibles aux impôts de douanes afin de réaliser deux fins de la plus haute importance, premièrement: la diminution du coût très élevé de la vie qui oppresse si lourdement les masses; deuxièmement: la réduction du prix des instruments de production nécessaires aux industries qui ont pour base les ressources naturelles du pays, dont le développement intense est essentiel au progrès et à la prospérité nationale.

Si le programme s'était arrêté là, c'eût été facile, mais il se précise de là jusqu'à la fin.

Qu'à ces fins, le blé, la farine de blé et tous les produits du blé; les principaux articles d'alimentation; minoterie, de scierie et les pièces servant à la réparation des instruments aratoires et les machines agricoles; les tracteurs agricoles; les machines d'exploitation minière, de ces machines; le bois de service dégrossi et dressé; la gasoline, les huiles d'éclairage et de lubrification et les huiles combustibles; les filets, la ficelle à filets et les outillages de pêcheurs; les ciments et les engrais et la matière première qui entre dans la fabrication de ces objets devraient être exempts de droits de douane.

Qu'une revision descendante du tarif devrait se faire, qui comporterait des réductions sensibles dans les droits de douane, sur les articles d'habillement et les chaussures et sur d'autres articles de consommation générale (autre que les objets de luxe) de même que sur la matière première entrant dans la fabrication de ces articles.

Que le tarif de faveur accordé à l'Angleterre soit porté à 50 p. 100 du tarif général.

Et le parti libéral s'engage à mettre à exécution les dispositions de la présente résolution à l'aide de mesures législatives lorsqu'il sera réélu.

On pouvait prétendre, et on l'a même allégué à la première session après l'élection générale de 1921, qu'on ne pouvait s'attendre que le parti libéral réalisât pleinement son programme dans le premier budget, mais

voici le quatrième budget déposé par ce Gouvernement, et il n'y a pas plus qu'un respectable commencement d'exécution, si on peut l'appeler ainsi, de ces promesses formelles faites au peuple canadien—promesses que le parti s'est engagé à exécuter s'il revenait au pouvoir. J'ai examiné les divers articles tels qu'ils apparaissent dans le tarif de 1921 et tels qu'ils sont aujourd'hui, et nous les prendrons suivant leur ordre d'inscription dans ce programme:

—	Tarif de préférence britannique	Tarif intermédiaire	Tarif général
Le blé, quand il est importé d'un pays qui impose des droits sur le blé récolté au Canada, par boisseau	8 cents	12 cents	12 cents

Il n'y a pas eu le moindre dégrèvement sur cet article. Le tarif reste ce qu'il était en 1921:

Farine de blé et semoule	30 cents	50 cents	50 cents

Le montant des droits est aujourd'hui le même. "Les principaux articles alimentaires". Cela ferait une très longue liste; j'ai donc choisi quelques produits. Nous prendrons, par exemple, le sucre, l'un des produits nécessaires à la vie:

Sucre, 1921	$1 52	$1 93	$1 93
Sucre, 1925	0 83	1 50	1 50
Pommes, 1921	0 60	0 90	0 90
Pommes, 1925	0 60	0 90	0 90
Raisins et raisins secs de Corinthe	½ cent	⅔ cent	⅔ cent

Il est possible que les droits soient de 3 cents sous le régime de la préférence britannique, de 3 cents en vertu du tarif intermédiaire et de 3 cents en vertu du tarif général, en cas de ratification de notre convention avec l'Australie. Au sujet du thé, pas le moindre remaniement ne s'est produit. Pas de changement touchant le café. Pour les tomates et les autres légumes, produits nécessaires à la vie, le tarif est presque identique à ce qu'il était en 1921. Les instruments agricoles. Ils devaient entrer en franchise. L'article 445 du tarif est ainsi conçu:

Faucheuses, moissonneuses-lieuses ou sans appareils à lier, moissonneuses simples et parties complètes de ces machines, non compris les arbres de transmission 1921	12½ p. 100	12½ p. 100	12½ p. 100
Faucheuses, moissonneuses-lieuses ou sans appareils à lier, moissonneuses simples et parties complètes de ces machines, non compris les arbres de transmission	En franchise	6 p. 100	6 p. 100
Bineuses, 1921	10 p. 100	15 p. 100	15 p. 100
Bineuses, 1925	En franchise	7½ p. 100	7 ½p. 100

Les machines à creuser les fossés, à traction, entraient en franchise en 1921. Il en est de même aujourd'hui.

1921, charrues et leurs parties complètes	12½ p. 100	17½ p. 100	17½ p. 100
1925, charrues et leurs parties complètes	5 p. 100	10 p. 100	10 p. 100
Moulins à vent et leurs parties complètes, 1921	12½ p. 100	17½ p. 100	17½ p. 100
Moulins à vent et leurs parties complètes	12½ p. 100	17½ p. 100	17½ p. 100

Je pourrais faire remarquer que les moulins à vent intéressent particulièrement l'industrie de l'élevage. C'est l'une des branches de l'industrie agricole la plus gravement atteinte depuis deux ans. Pas de changements pour les machines locomobiles. Les chiffres sont 12½ p. 100, 17½ p. 100, 17½ p. 100.

—	Tarif de préférence britannique	Tarif intermédiaire	Tarif général
Chargeurs mécaniques de foin, extracteurs de pommes de terre, 1921	12½ p. 100	20 p. 100	20 p. 100
Chargeurs mécaniques de foin, extracteurs de pommes de terre, 1925	5 p. 100	10 p. 100	10 p. 100

Outillage employé dans les mines et carrières en franchise.

Tuyaux de fer et d'acier, 1921	5 p. 100	7½ p. 100	10 p. 100
Tuyaux de fer et d'acier, 1925	5 p. 100	7½ p. 100	10 p. 100
Outillage de scierie et réparations, 1925	10 p. 100	15 p. 100	20 p. 100

Les madriers et les planches étaient admis francs de droit d'après le tarif de 1921 et le sont encore. Il y avait cependant la taxe de vente à payer au taux de 7½ p. 100. Les madriers, planches et autres pièces sciées, fendues ou coupées et blanchies sur une face étaient admises en franchise en 1921 conformément aux trois tarifs et le sont encore.

Gazoline au-dessous de 0·725 de gravité spécifique à 60 degrés de température, 1921	En franchise	En franchise	En franchise
Gazoline au-dessous de 0·725 de gravité spécifique à 60 degrés de température, 1925	En franchise	En franchise	En franchise
Gazoline 0·725 de gravité spécifique mais inférieure à 0·750 de gravité spécifique à 60 degrés de température, au gallon, 1925	½ cent	¾ cent	1 cent

C'est le tarif d'aujourd'hui. Il n'y a pas d'augmentation. Le pétrole brut était dégrevé en 1921 et il l'est encore.

Huile d'éclairage composée en tout ou en partie de produits dérivés du pétrole, 1921	15 p. 100	17½ p. 100	20 p. 100

Le pour-cent est aujourd'hui le même dans les trois tarifs.

Huile lubrifiante, 1921	1½ cents	2¼ cents	2½ cents

[M. Kennedy, Edmonton.]

Le tarif douanier est le même à l'heure actuelle. Pour ce qui est des huiles,—le pétrole,—les droits en 1921 étaient de ½c. dans chaque cas. Et ils sont encore les mêmes aujourd'hui. Je désire appeler l'attention de la Chambre sur les droits excessivement élevés qui frappent les vêtements, articles de première nécessité surtout au Canada. Je prends l'article n° 563 du tarif: Etoffes à robes pour femmes et enfants. Ces marchandises ne devraient pas être exemptées de tout droit d'après le programme libéral, mais le tarif devait subir des réductions sensibles. Voici quelle était la situation en ce qui regarde cet article en 1921 et ce qu'elle est à l'heure actuelle:

Numéros	—	Tarif de préférence britannique	Tarif intermédiaire	Tarif général
	Etoffes à robes pour femmes et enfants, 1921	15 p. 100	21½ p. 100	25 p. 100
	Etoffes à robes pour femmes et enfants, 1925	15 p. 100	22½ p. 100	25 p. 100
565	Couvertures de pure laine	22½ p. 100	30 p. 100	35 p. 100
	France et l'Italie 1925	22½ p. 100	30 p. 100	35 p. 100
			30 p. 100	Moins 10 p. 100
568	Chemises de dessous, caleçons et effets tricotés, n.d.a.	22½ p. 100	30 p. 100	35 p. 100
		20 p. 100	30 p. 100	35 p. 100
567	Tissus, articles, vêtements et confectionnés, composés totalement ou partiellement de laine, etc	30 p. 100	35 p. 100	35 p. 100
	1921, France, Belgique et les Pays-Bas	27½ p. 100	35 p. 100	35 p. 100
	1925, France et l'Italie		35 p. 100	
			35 p. 100	Moins 15 p. 100
568a	Chaussettes et bas de toutes sorte	25 p. 100	32½ p. 100	35 p. 100
	France et l'Italie	25 p. 100	32½ p. 100	35 p. 100
			32½ p. 100	Moins 10 p. 100
611	Bottes et souliers, à semelles assujéties à la cheville, ou au fil métallique et non cousues, à bords étroits	17½ p. 100	22½ p. 100	25 p. 100
		15 p. 100	22½ p. 100	25 p. 100
611	Bottes, bottines, souliers, pantoufles et fausses semelles de toute matières n.d.	20 p. 100	27½ p. 100	30 p. 100
	1921, France, Belgique et les Pays-Bas	17½ p. 100	27½ p. 100 (21) 27½	30 p. 100

Et la clause suivante décrète que:

Le tarif de préférence britannique soit porté à 50 p. 100 du tarif général.

Je m'abstiendrai de discuter aucun cas spécifique étant donné que personne ne l'a fait; je tiens à affirmer toutefois qu'il n'y a pas d'excuse raisonnable, que je sache, pour que le parti libéral ne remplisse pas les engagements solennels et définis qu'il a faits au peuple canadien. De fait, les auteurs de ce programme avaient une certaine expérience dans l'élaboration du programme politique et l'administration de la chose publique; ils étaient au fait de la situation financière du pays à cette époque, et si quelqu'un me mettait au défi ce matin de formuler une réponse d'ordre pratique, voici celle que je proposerais au Gouvernement, quel qu'il soit. Un Gouvernement est tenu de remplir ses promesses au peuple. Depuis les élections générales de 1921, les membres du cabinet et nombre de députés ministériels ont fait valoir à maintes reprises l'argument, que le parti libéral est le grand parti du juste milieu; le parti de la modération qui se tient à mi-chemin entre les deux extrêmes: la protection à outrance et le libre-échange. Eh bien, monsieur l'Orateur, c'est fort possible, mais ce point de modération du parti libéral s'est sensiblement déplacé. C'est l'attitude qu'adopta le premier ministre (Mackenzie King) en 1921, dans son manifeste au peuple canadien. Et mon très honorable ami adopta encore la même attitude dans le discours qu'il prononça sur le budget en 1922.

L'honorable député de Chambly-Verchères (M. Archambault) a suivi la même ligne de conduite, l'autre jour, ainsi que le ministre de la Justice (M. Lapointe) hier. Je ferai observer toutefois que le parti libéral n'a pas nécessairement raison parce qu'il se tient ou prétend se tenir à mi-chemin entre les protectionnistes à outrance et les libre-échangistes ou les tenants de la doctrine d'un tarif douanier excessivement bas. Le parti libéral ne se conforme pas aux principes que ses chefs ont posés et aux promesses formelles qu'ils ont faites au peuple canadien. On devrait au moins fournir au peuple quelques raisons plausibles afin d'expliquer pourquoi ces promesses n'ont pas été accomplies et pourquoi le programme du parti a été modifié. Pour moi, le résultat des dernières élections devrait avoir une signification quelconque tant pour le Gouvernement que pour le parti qui l'appuie. Cette brochure électorale, le Manuel des orateurs, ne contient pas seulement le programme

du parti libéral, mais celui des progressistes, et, en outre, un article consacré aux motifs pour lesquels les progressistes et les libéraux devraient se grouper. Ayant brigué le suffrage populaire avec ce programme, il y a aujourd'hui cent dix sept députés libéraux,—dont quelques-uns, naturellement, ont refusé de reconnaître ce programme, et environ soixante ou soixante-cinq membres progressistes élus en vertu d'une politique même un peu plus prononcée que celle des libéraux. Je prétends donc que le Gouvernement et la Chambre des communes ont reçu le mandat de remplir au moins les articles de leur programme de 1919. Les engagements auraient dû être exécutés dès la première session, et il n'est que juste de dire qu'après quatre sessions toutes les promesses devraient être réalisées. On a invoqué comme argument que le pays a besoin de revenus. Eh bien! en réponse à cet argument, le manuel en contient un autre; il s'y trouve des raisons concernant et les protestations et nos revenus. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre à en lire de longs extraits. Voici un article intitulé: "Les femmes et la politique". Nous lisons à la page 4:

Il y a deux façons de taxer le peuple pour payer les dettes publiques. La première est l'impôt direct que tout citoyen, homme ou femme paie sur ses revenus annuellement. Si un citoyen touche des revenus plus élevés qu'un revenu fixe, il sait quel impôt il aura à payer chaque année, comme impôt sur le revenu. Dans la classe ouvrière, le revenu n'est pas toujours assez élevé pour que l'ouvrier paie des taxes, mais cela ne veut pas dire que ces citoyens (qui forment la masse de la population) ne paie pas de taxes du tout, c'est une idée fausse. Tout homme et toute femme au Canada paient d'une manière ou d'une autre des taxes à l'Etat.

Concernant le tarif, voici ce que nous lisons dans cette brochure:

Supposons par exemple qu'une manufacture américaine puisse fabriquer une chaussure pour $3 la paire. Et supposons aussi que le coût du transport et de la vente au consommateur au Canada est de 2 dollars la paire, le droit d'importation pour cette chaussure à la frontière est par exemple de 50c, cette chaussure pourra alors être vendue au pays pour $5.50 en tout. Ce 50c. va au trésor du gouvernement pour payer la dette. Il est perçu à la frontière. Le droit réel sur la chaussure est toutefois plus élevé.

Si, au Canada, il y a un manufacturier qui peut fabriquer cette chaussure pour 3 dollars la paire et si le coût du transport et de la vente au consommateur est de 2 dollars portant le coût total de la chaussure à 5 dollars, il la vendra quand même $5.50, le même prix que la chaussure américaine. Il a $5.50 pour sa chaussure mais la différence de 50c. va dans sa poche. C'est toute la protection que le manufacturier peut avoir des barrières du tarif qui le met à couvert de la concurrence américaine.

M. GARLAND (Bow-River): Que lit l'honorable député?

M. KENNEDY (Edmonton): Le "Manuel de l'Orateur."

M. GARLAND (Bow-River): De qui?

[M. Kennedy, Edmonton.]

M. KENNEDY (Edmonton): Du parti libéral de 1921. Je passe maintenant à la page 6 de la même brochure, intitulée: "M. King opposé à des droits élevés." Il s'agit de la protection répudiée par le premier ministre, et aussi des revenus:

M. King pense d'abord au peuple et ensuite aux industries. La masse du peuple devrait compter plus que quelques manufacturiers. M. King favorise tout le peuple. M. King est opposé au tarif élevé. Dans l'exemple de la paire de chaussures déjà cité, M. Meighen est favorable à ce que le manufacturier garde pour lui les 50c. C'est-à-dire que le droit douanier sur la chaussure doit être de 50c. Mais M. King dit non: 20c. sont suffisants. Que le manufacturier ait ces 20c. pour améliorer son industrie et que les autres 30c. soient laissées aux femmes qui achètent les chaussures qui lui coûtent $5.20 au lieu de $5.50. Dans tout le pays, la différence de cette politique au sujet de l'habillement, de la nourriture pour le mari, la femme, les enfants, signifie que des millions sont économisés dans les foyers et les revenus des contribuables et que les manufacturiers n'en profiteront pas moins. Il restera encore un droit de 20c. par paire de chaussures américaines au lieu de 50c. Ces 20c. par paire perçus sur chaque article importé au payé iront au gouvernement. C'est ce qui explique la différence entre le tarif de protection et le tarif de revenu.

Naturellement, c'est quelque peu différent des explications de 1893.

Mais on dit que si le tarif est réduit les revenus seront aussi réduits en proportion et que le gouvernement n'aura pas les revenus nécessaires pour administrer la chose publique. On répond qu'une réduction du tarif entraîne nécessairement une augmentation du volume du commerce. Le consommateur achètera davantage puisqu'avec le même montant il peut acheter plus de marchandises et par conséquent . . .

Le reste est en caractères gras.

. . . le gouvernement aura plus de revenus.

Mais on va plus loin. Je vais lire un court extrait de la résolution du programme relative à la "situation financière et aux impôts":

Je laisse de côté divers "considérants".

Qu'il soit et il est par les présentes résolu:

1. Que la gravité de la situation financière du pays s'impose à l'examen très approfondi des citoyens patriotes. . .

M. SPENCER: D'où est pris cet extrait?

M. KENNEDY (Edmonton): Du rapport officiel de la convention libérale nationale des 5, 6 et 7 août 1919.

. . . et exige de la part du gouvernement qu'il pratique la plus stricte économie.

2. Qu'il faut chercher à augmenter le revenu en imposant et percevant, d'une manière équitable et efficace, des impôts échelonnés, sur les profits d'affaires et le revenu, applicables à tous les revenus excédant un chiffre d'exemption raisonnable;

3. Et taxer les articles de luxe.

Il me semble qu'ici le parti libéral fait une déclaration officielle qu'il est disposé à favoriser le pays d'une réduction appréciable des droits de douane, à décréter l'admission en franchise d'un nombre d'objets et exprime sa certitude qu'il en résultera un relèvement des

revenus. Quoi qu'il en soit il sait où aller chercher les revenus s'ils ne résultent pas de la réduction du tarif douanier. En présence de ce fait je sens fortement que le parti libéral n'a pas été fidèle à ses engagements solennels envers le Dominion du Canada. Je crois qu'il est du devoir d'un gouvernement de faire cela, non pas pour accorder des concessions aux progressistes, aux conservateurs ou à d'autres; mais quand il a une fois formulé des promesses de ce genre il devrait les remplir ou du moins en faire une tentative loyale. Si j'ai voté contre les divers budgets c'est parce que je suis convaincu qu'on n'a rien tenté en ce sens. J'ai voté l'adoption du budget l'an dernier; mais j'ai voté pour l'amendement aussi.

Un mot maintenant à propos du présent amendement. Je n'y puis me rallier: l'amendement demande une diminution de la taxe sur les ventes; je serais très heureux d'une réduction de cette taxe, mais je serais plus heureux encore d'un abaissement du tarif. L'impôt sur la vente est détestable à plus d'un point de vue; mais je crois que le tarif l'est encore davantage. Il a été affirmé en cette Chambre,—et c'est plutôt exact, selon moi,—que la taxe sur les ventes est cumulative jusqu'à concurrence de presque 100 p. 100. A mon sens les marchandises frappées d'un droit d'entrée à la frontière passent à peu près par les mêmes phases d'accumulation que celles imposées par la taxe des ventes et leur prix se trouve grossi d'autant. Et de même les marchandises de fabrication canadienne que le manufacturier charge du droit tarifaire ou de presque son équivalent à son propre bénéfice. Donc, puisqu'à cette heure on refuse d'abaisser davantage le tarif douanier parce qu'on a un très grand besoin de revenus ou pour quelque autre raison, je ne veux plus de réductions dans l'impôt sur les ventes. Je veux d'abord un abaissement des droit de douane qui à mes yeux sont deux ou trois fois plus fâcheux que l'impôt sur les ventes.

Cette année le ministre a relevé le tarif sur le charbon menu; il y a une faible diminution de 53 cents à 50 cents la tonne sur certaines catégories de charbon, puis une augmentation générale des droits imposés sur le charbon menu. Je suppose que le relèvement en question donne suite à la requête adressée au ministère par une délégation de la Nouvelle-Ecosse, et aussi, me dit-on, par quelqu'un d'Alberta, le premier ministre de la province, je crois. Il se peut que cette décision du Gouvernement ait été motivée surtout par la mauvaise situation de l'industrie houillère dans la Nouvelle-Ecosse; mais jusqu'à présent je n'ai rien vu qui puisse me convaincre que l'imposition desdits droits va améliorer la situation. Cette situation, d'après moi, est pénible au point d'exiger une enquête minutieuse et lorsque le ministre du Travail (M. Murdock) et certains de ces honorables collègues du ministère prétendent qu'il n'appartient pas au Gouvernement d'y intervenir par une enquête je ne puis m'empêcher de croire qu'ils jugent les choses un peu trop à la hâte. Voilà une attitude étrange, une attitude de vieillard craintif,—non, nous ne pouvons rien faire; ceci regarde le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse, mais plus tard nous intervenons avec une taxe sur tout le reste de la population du pays. Décidément si la situation est aussi pénible qu'on nous l'a décrite,—et selon moi les arguments les plus convaincants sont venus de ceux qui nous ont décrit la vie difficile des mineurs,—il y avait légitime urgence pour que le Gouvernement allât au fond de l'affaire, afin de bien s'orienter, avant de faire la moindre démarche. On m'apprend définitivement qu'une des causes du mauvais état de choses en Nouvelle-Ecosse est une augmentation des frais généraux provenant de ce que, par suite du prix élevé de la houille pendant la guerre, les exploitants ont ouvert trop de mines; je suppose que la même chose s'applique à l'Alberta. La guerre a relevé les frais généraux de toutes les industries canadiennes, et nombre de mines comme nombre de fermes ont fonctionné à une allure intense qui n'eût jamais été possible en temps normal; et il incombe au Gouvernement de justifier la taxe qu'il impose sur tous les contribuables de tout le pays au profit de certaines gens de l'Est et de l'Ouest, et d'exposer clairement au public, au préalable, les raisons de cet impôt. A mon sens il ne l'a pas fait. On me dit qu'en Alberta la difficulté provient en grande partie de ce qu'on y ait ouvert nombre de mines qu'on n'aurait pas dû mettre en exploitation. Quoi qu'il en soit, la situation là-bas fait l'objet d'une enquête et la décision du Gouvernement par conséquent est prématurée. Quant à la Nouvelle-Ecosse, rien ne nous garantit qu'un sou de droits d'entrée contribuera jamais à soulager un mineur dans la misère. Il me semble qu'il y a à la tête de la British Empire Steel des hommes qui ne sont pas dignes de développer notre industrie. Que dire de notre ami, M. Wolvin? Nous nous rappelons quelques-unes de ses opérations relativement à la coalition sur les Grands lacs. Il avait été certes tancé par celui qui est aujourd'hui solliciteur-général (M. McMurray). Voici ce que le solliciteur-général disait de lui:

La coalition qui a eu l'audace de demander ces taux écrasants et d'imposer une méthode d'assurance illégale et entièrement impropre à l'expéditeur a eu aussi la témérité d'intimider le peuple de Winnipeg. Il existe une série de télégrammes intéressants échangés entre les

membres de cette coalition. On les trouve à la page 19 du rapport et il me semble qu'en toute justice pour ceux qui nous suivrons, nous devrions les consigner au hansard, afin qu'on ne puisse se méprendre si le sujet est discuté de nouveau. Ces télégrammes dénotent tous la même attitude d'intimidation, vis-à-vis de ceux qui ont eu le courage de demander la protection du gouvernement contre ces injustices et le système de rapine adopté contre eux. Quand on lit et qu'on étudie soigneusement ce rapport, qu'on pèse les témoignages, on est atterré de la hardiesse de ces individus qui ont fait main basse sur la seule route d'expédition de notre grain de l'Ouest. Le nom de "Wolvin" est significatif et il est difficile de parler froidement et avec calme quand on comprend toute l'étendue de sa signification. Le synonyme le plus rapproché que je puisse trouver, si on lui trouve un équivalent anglais, serait le mot wolverenne le (glouton). Le glouton est décrit comme un animal "vorace, sagace et féroce" et ces individus ont fait évidemment preuve de toutes ces qualités parce qu'ils étaient certainement voraces; qu'on ne pouvait douter de leur sagacité et qu'ils se sont montrés féroces pour les expéditeurs de l'ouest canadien. Les honorables députés comprendront toute leur audace en lisant les télégrammes qu'ils échangeaient et qui figurent au rapport.

Etant donné la réputation de M. Wolvin, il n'est pas surprenant d'entendre parler de lui et de ses collaborateurs comme on le fait. Quoi d'étonnant à ce que ces derniers disent qu'ils sont prêts à faire "ce qu'il y a de pire" et que les ouvriers ne peuvent pas "supporter plus longtemps ce chômage". Ils ont bien l'air de le prouver. Il me semble que ces industries alliées dans lesquelles la nation a placé des millions de dollars, 19 millions, je crois, en gratifications, ne devraient recevoir aucune aide, ni directement, ni indirectement, tant qu'on n'y aura pas fait un nettoyage et remis le tout en ordre, soit en établissant des conseils Whitley ou autrement, afin d'assurer à ceux qui y travaillent un salaire au moins suffisant pour vivre. Il n'y a pas une fortune de millionnaire, pas plus au Canada qu'aux Etats-Unis ou ailleurs, qui vaille la peine pour la sauver qu'on laisse subsister un état de choses semblable à celui qui règne en Nouvelle-Ecosse. La première chose qu'on devrait faire avec une industrie, c'est de savoir si, oui ou non, elle veut rétribuer suffisamment ses employés et leur procurer à eux et à leurs familles le moyen de vivre décemment. La question des profits et des opérations financières de gens comme M. Wolvin devrait venir bien après. Par conséquent, j'estime que le Gouvernement ne peut pas justifier son attitude en disant que ces affaires ne le regardent pas. Nous, de notre côté, nous n'avons pas le droit, dans ces circonstances, de taxer le peuple, à moins de savoir exactement ce que nous faisons. Si l'impôt doit demeurer, il faut qu'on fasse en sorte d'en faire bénéficier le plus de gens possible. Je ne pense pas que ce soit ce qu'on a fait, car avec un drawback sur la houille venant des Etats-Unis aux fabriques de coke, la situation, en ce qui concerne l'Alberta, sera, si je comprends bien, pire que jamais. Je ne suis pas un expert en matière de charbon, mais c'est un expert qui m'a fourni le renseignement et peut-être un jour verrons-nous que c'est exact. Il me semble que si le premier ministre de l'Alberta a effectivement réclamé un droit sur la houille, il a reçu un peu de ce qu'il voulait et beaucoup de ce qu'il ne voulait pas.

L'honorable député de Bow-River (M. Garland) me disait, il y a quelques jours, qu'il serait possible de retirer de nouveaux revenus au moyen d'une taxe progressive sur les radiotéléphones. Je crois qu'en ce moment, la taxe est de $1 par année sur chaque appareil et que le garçonnet qui fabrique lui-même un petit appareil paie autant que le propriétaire d'une installation de $500. Il y a 100,000 appareils radiotéléphoniques au Canada et si l'on imposait une taxe progressive suivant le nombre de lampes, soit une, deux ou trois suivant le cas, on aurait là une bonne source de revenu. Si l'on considère qu'il est juste de taxer au même taux de $1 par année le garçonnet qui a un appareil de 95c. et l'individu qui a un poste de $40, peut-être les gens qui se permettent le luxe d'une installation de $300 pourraient-ils payer un peu plus de $1.

L'honorable député de Brantford (M. Raymond) pour qui j'ai beaucoup de respect, a dit, l'autre jour, que les progressistes n'étaient pas satisfaits. Il semble être d'avis que les quelques réductions sur les chariots ont été faites à notre avantage et il pense que nous devrions pour cela appuyer le Gouvernement. Je ne peux pas comprendre la logique du protectionniste qui pense que parce qu'on lui a permis de grever le peuple d'une taxe de 10 ou 15 p. 100 pendant vingt ou trente ans et qu'on abaisse cette taxe à 6 p. 100, c'est une concession faite à celui qui n'a pas cessé de payer la taxe pendant tout ce temps-là. Je suis d'avis que le peuple de l'Ouest pense assez clairement et est assez vigoureux pour demander justice entière en ce qui regarde les taxes et je compte qu'il ne se soumettra jamais sans protester à l'imposition d'une taxe pour le profit d'un individu quelconque, au Canada ou ailleurs, à moins qu'il ne s'agisse d'un cas de détresse.

M. ROBICHAUD: Si cette réduction de taxe de 15 à 6 p. 100 n'est pas une concession, qu'est-ce que c'est?

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): C'est toujours une taxe de 6 p. 100. C'est imposer celui qui achète des instruments aratoires au profit de celui qui les vend. C'est encore une taxe imposée aux particuliers pour le bénéfice du fabricant et vous n'aurez pas atteint l'éga-

lité tant que l'un sera taxé au bénéfice de l'autre. Si jamais on peut élaborer un système de protection protégeant le marché domestique et garantissant une qualité égale et des prix convenables, nous pourrons l'émettre, mais pas avant cela, et je ne connais aucun moyen de créer ce système.

Je vais présenter quelques observations touchant la situation des chemins de fer en faisant allusion à une voie laquelle je suis intéressé. On nous dit maintenant que nous devrions ralentir la construction des chemins de fer parce que nous en avons trop. Je ne pense pas que nous ayons trop de chemins de fer, si ce n'est en certains endroits. Actuellement j'habite à vingt milles de l'extrémité d'une ligne et je n'accepte pas cet argument, surtout quand il vient de gens habitant des régions où ils peuvent entendre le sifflet des locomotives pour ainsi dire nuit et jour. Il est facile pour les habitants des villes ayant à leur disposition des tramways et des chemins de fer, passant près de chez eux dans toutes les directions, de dire: "Ralentissons la construction des chemins de fer." Je comprends que l'enquête conduite par les administrateurs des chemins de fer démontre que les endroits où les chemins de fer ne font pas leurs frais sont les centres très peuplés parce qu'il existe des doubles services inutiles. Je veux appuyer les honorables députés qui se sont prononcés en faveur du fusionnement des chemins de fer et je crois que cela devrait s'accomplir sous le contrôle de l'Etat afin d'économiser au peuple canadien plusieurs millions par année. J'ai été plutôt surpris quand l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) disait, au cours de ses remarques sur ce sujet, que le Pacifique-Canadien devrait être absorbé par le Gouvernement, que cette consolidation devrait être effectuée sous le contrôle national d'entendre le ministre des Chemins de fer déclarer qu'on ne pouvait s'en emparer sans le consentement des porteurs d'obligations. Mais si les porteurs d'obligations ne consentent pas à ce que la propriété soit achetée à un prix raisonnable afin d'économiser 100 millions par an au peuple canadien en frais de transport, je ne pense pas qu'ils aient le droit de s'attendre, si on peut élaborer un projet, à ce que le Canada continue à payer ces 100 millions par année en frais de transport et en services afin de leur permettre de continuer le genre d'exploitation qu'ils désirent. Si on peut économiser ces 100 millions et si le peuple canadien en est convaincu, alors il ne peut exister un gouvernement qui n'ira pas de l'avant pour faire aboutir ce projet. Le 10 octobre 1924 le premier ministre a prononcé la déclaration suivante à Edmonton:

> Au nord de cette ville existe une vaste étendue de terres qui demandent à être mises en valeur. La région de la Paix est immense et compte parmi les plus riches du Canada... Je m'engage, aussitôt qu'il sera humainement possible, de donner à la région de la Paix un moyen de communication par chemin de fer qui donnera au peuple de cette région un débouché si longtemps attendu et qui développera cette région.

Je crois que cette promesse a été faite de bonne foi. Cependant, je constate que le discours du trône emploie un langage bien plus prudent; il dit que, le moment venu, on fera en sorte d'ouvrir la région de la Paix, et ainsi de suite. Il y a quelques jours, quand j'ai demandé au ministre des Chemins de fer (M. Graham) ce qui se passait à ce sujet, il m'a répondu qu'il avait constaté que la question était difficile. Or, monsieur l'Orateur, ce n'est pas là du progrès, mais bien tout le contraire. J'espère que, même si le ministre ne nous a rien dévoilé, il se fait quelque chose dans les coulisses. Je puis ajouter que je n'ai pas posé ces questions pour embarrasser le ministre ou le Gouvernement, mais simplement parce que je représente des citoyens qui font une lutte héroïque pour aider à l'agrandissement du Canada et pour s'établir dans des conditions difficiles. Ils en sont arrivés à ce point où c'est pour eux une question de vie ou de mort. Nous ne prenons pas plaisir à embarrasser qui que ce soit, mais je crois que les intérêts de ceux qui continuent cette lutte sont plus importants que le confort d'aucun ministre ou d'aucun haut fonctionnaire de chemin de fer au Canada.

Nous avons une excellente région. Nous avons un des meilleurs climats du pays, aussi bon qu'aucun autre. Nous avons des terres aussi riches qu'on en peut trouver dans la Saskatchewan, l'Alberta, le Manitoba et même l'Ontario. Géographiquement, nous sommes fort bien situés. Nous sommes pour ainsi dire aussi rapprochés de Vancouver que l'est Edmonton, mais à cause de la direction donnée au développement de nos chemins de fer nous sommes deux fois plus éloignés de Vancouver que l'est Edmonton.

Cette région s'est ouverte à la colonisation en 1910; avant cette date il s'y était fixé quelques colons, mais cette année-là, un fort contingent de pionniers s'y dirigea. Les colons, bien entendu, persévérèrent quelques années dans l'espoir que la voie du Nord-Canadien continuerait vers le nord-ouest d'Edmonton jusqu'au littoral du Pacifique. En 1912, après avoir parcouru 210 milles sur la route Edson que les Irlandais appellent "le canal de boue" nous avons rencontré les représentants du Nord-Canadien au village de Grande-Prairie. Ils nous avertirent

que l'extrême limite de temps que prendrait le Nord-Canadien pour se rendre chez nous serait de trois ans, et à ce moment-là ils achetaient l'emprise de la voie ferrée dans la région. Il s'ensuivit un mouvement considérable de colonisation, mais le Nord-Canadien n'est pas encore rendu à moitié chemin de la région de la Paix. Ce pays est desservi par le chemin de fer Edmonton, Dunvegan et British-Columbia. Cette ligne part d'Edmonton et se dirige, dans une direction nord-ouest, vers McLennan, à 132 milles au nord et à 150 milles à l'ouest d'Edmonton. Il bifurque à cet endroit, et l'une de ses branches se rend vers la rivière de la Paix, qu'elle traverse, et elle continue dans la région située au nord de la rivière de la Paix sur un parcours de 23 milles. L'autre embranchement s'en va directement vers l'ouest, en passant par la rivière de l'Esprit, puis vers le district de Grande-Prairie, sur une distance d'environ 25 milles. Nous nous trouvons à 400 milles au nord-ouest d'Edmonton. Pour nous rendre à Vancouver nous devrions descendre 200 milles vers le sud et aller ensuite directement vers l'ouest sur une distance de 500 milles, mais au lieu de cela, nous devons nous rendre à Edmonton situé à environ 400 milles, puis à Calgary, environ 200 milles, et enfin jusqu'à Vancouver, à 750 milles vers l'ouest. La région de Grande-Prairie est à environ 400 milles au nord de la frontière internationale, et elle couvre tout le district de ce nom qui a 80 milles de long et de 30 à 40 milles de large. Grande-Prairie possède une population très dense. Le Pacifique-Canadien et la compagnie de la Baie d'Hudson n'y avaient pas de propriétés, de sorte que tout a été acheté; et la même remarque s'applique au district nord de la rivière de la Paix où nous avons un territoire de 70 milles de long et de 15 à 20 milles de large. Puis nous avons cette autre prairie située dans le comté de mon honorable ami le député de Caribou (M. McBride), le district de Pouce-Coupé. Je corrobore ce qu'a déclaré mon honorable ami de Caribou (M. McBride) au sujet des difficultés que les colons de cette région ont à surmonter. Ils sont encore à 60 milles des chemins de fer, et plusieurs de ceux qui vivent dans le district de Grande-Rivière et au nord de la rivière de la Paix sont éloignés de 10 à 45 milles d'un chemin de fer. J'ai vu du bétail de deux ans, expédié de Pouce-Coupé, mené sur une distance de 65 milles, et rapportant aux cultivateurs 25c. les cent livres de moins que le prix de l'élevage. Il leur en coûtait,—en 1922,—un dollar les cent livres au moins pour transporter leurs bestiaux de la rivière de l'Esprit à Edmonton, et j'ai souvent vu ces animaux, après avoir été amenés de Pouce-Coupé sur une distance de soixante milles jusqu'à la voie ferrée, transportés à Edmonton à un dollar les cent livres, et vendus dans les cours d'Edmonton à 75c. les cent livres. Il n'y a pas à s'étonner quand nous disons que les pionniers ont enduré une lutte héroïque, et s'ils demandent d'être aidés.

Il n'existe qu'une seule solution possible pour régler le problème de la rivière de la Paix, c'est de lui procurer un débouché direct sur le Pacifique, et nous pouvons prendre une décision aujourd'hui même à ce sujet. Nous avons dépensé, au cours des deux dernières années, $125,000 pour les relevés. J'ai déjà déclaré à cette Chambre que la meilleure route me paraissait être celle qui se rend à Brûlé, ou quelque autre endroit sur la ligne du National-Canadien, à l'est des montagnes, mais maintenant que l'arpentage a été fait, nous devons, bien entendu, laisser aux ingénieurs du chemin de fer la liberté de choisir le trajet le plus favorable. Nous avons envoyé des arpenteurs pour travailler à cet endroit pendant deux ans, ou coût de $125,000 et je crois que nous avons le droit de savoir à quelle décision on en est venu. La compagnie du Pacifique-Canadien poursuit depuis cinq ans des travaux d'exploration dans la même région, et je pense que le ministre des Chemins de fer devrait connaître l'intention du Gouvernement. Il est très important de choisir la bonne route, parce qu'en dépit du fait que nous ayons quatre cents milles de voie ferrée allant d'Edmonton jusque dans le district de la Paix, il reste beaucoup de terrain arable et bien exploité qui n'est pas desservi par des lignes locales. Il n'est pas sage de développer ces embranchements tant que le débouché vers le Pacifique ne sera pas définitivement choisi, parce qu'il est impossible de les construire de telle façon à ce qu'ils concordent avec la ligne principale. Et de plus il est très important que la chose se décide immédiatement. Je crois que cela devrait être possible, après ce que nous avons dépensé pour l'arpentage et après le travail accompli par les ingénieurs.

M. CAHILL: Je crois comprendre que mon honorable ami est d'avis qu'il y a lieu de construire la ligne de la rivière de la Paix jusqu'au littoral du Pacifique, et que cette construction serait importante pour son comté. Pense-t-il qu'en critiquant le Gouvernement et en disant que le ministère a manqué à sa parole il travaille dans l'intérêt de ses électeurs?

M. KENNEDY (Edmonton): Je n'ai pas dit que le Gouvernement ne tiendrait pas parole. Ce que j'ai dit, c'est que le Gouverne-

ment n'a pas donné suite à ses promesses. Il le fera peut-être plus tard, l'an prochain, par exemple.

M. CAHILL: Cela ne revient-il pas au même?

M. KENNEDY (Edmonton): Je dirai à mon honorable ami que je ne suis pas prêt à me dissimuler les faits. Je veux bien me rendre compte de la situation et je demande au Gouvernement de faire de même. Le Gouvernement, j'espère, étudiera la question des chemins de fer et celle du tarif à leur mérite. Ma critique, si elle est fondée en fait, ne devrait influer aucunement sur le résultat final, savoir, si ce débouché sera ouvert ou non. Je ne suis pas prêt à donner mon appui en échange d'un tarif que je n'approuve pas ou en vue d'obtenir autre chose.

M. CAHILL: Mon honorable ami croit-il que le meilleur moyen d'obtenir son chemin de fer serait de battre le Gouvernement?

M. KENNEDY (Edmonton): Je me rappelle qu'à notre arrivée dans cette Chambre, après les dernières élections, l'honorable député de Calgary-Est voulait que nous votions sur le fond même de la question sans nous préoccuper de savoir s'il s'agissait d'une question de confiance ou non. J'ai appuyé cette idée et je suis encore du même avis. Mon honorable ami je crois, et ceux qui l'entourent votèrent en faveur du principe que tout vote sur une mesure ministérielle comporte la question de confiance. C'est une difficulté à laquele nous devons faire face. Je dirai à mon honorable ami que je ne suis pas prêt à me soumettre à cette règle. J'ai déjà protesté contre cette règle, et si elle nous crée des difficultés, il nous faudra vaincre ces dernières. Dans l'intervalle, j'offre mes critiques au Gouvernement pour ce qu'elles valent et je désire suivre mes convictions sous ce rapport. Si le Gouvernement veut en faire une question personnelle, je n'y puis rien. Je ne traite pas cette question du point de vue personnel. Je travaille dans l'intérêt public tel que je le vois. Je puis faire erreur, et mes commettants seront peut-être d'avis qu'il vaut mieux élire quelqu'un qui appuiera le Gouvernement en toute circonstance, à tort ou à raison, afin d'obtenir quelque chose. Mais je ne puis faire cela; je ne le fais pas maintenant et je ne suis pas disposé à le faire à l'avenir.

Monsieur l'Orateur, la région de la rivière la Paix n'est qu'une partie de ma circonscription. Je représente une région dont l'étendue égale la moitié de la province de l'Alberta. Les gens du district de la rivière la Paix attendent et il n'est pas juste de les laisser dans l'incertitude si nous avons les faits et sommes prêts à prendre une décision. Ces gens se sont installés dans une région à 300 milles des voies ferrées; ils y ont transporté des provisions pendant les premières années. Récemment, la plupart de ces gens ont transporté leur blé sur des routes de trente et quarante milles de longueur. Ils ont fait cela en attendant mieux et je crois qu'il n'est que juste que le Gouvernement qui est au courant de tous les faits prenne une décision et déclare s'il a ou non l'intention de faire quelque chose.

L'hon. M. GRAHAM: De quel Gouvernement mon honorable ami veut-il parler? Celui de l'Alberta qui a loué au Pacifique-Canadien l'Edmonton and Dunvegan qui dessert cette région, ou le Gouvernement fédéral qui n'a rien à faire avec cet embranchement?

M. KENNEDY (Edmonton): Je viens d'apprendre que le gouvernement de l'Alberta avait de nouveau loué cet embranchement au Pacifique-Canadien.

L'hon. M. GRAHAM: L'embranchement a été loué pendant plusieurs années. Le bail n'expire qu'en juillet. Je croyais que mon honorable ami voulait parler de la décision que doit prendre le gouvernement de l'Alberta relativement à ce bail.

M. KENNEDY (Edmonton): Voilà un beau raisonnement.

L'hon. M. GRAHAM: Non, pas du tout; c'est la vérité.

M. KENNEDY (Edmonton): Je dirai à l'honorable ministre que l'arrangement actuel avec le Pacifique-Canadien ne sauvera pas cette contrée, et ce Gouvernement devrait étudier la question de savoir si cette contrée vaut ou non la peine d'être sauvée. Si l'entente avec le Pacifique-Canadien expire sous peu et si le National-Canadien prend ce territoire, le Pacifique-Canadien devrait pouvoir s'entendre avec le National-Canadien afin de nous donner un raccordement direct; sinon qu'il se retire et laisse le chemin de fer Edmonton and Dunvegan aux chemins de fer Nationaux-Canadiens. On ne pourrait certainement pas faire concurrence à la route de l'Ouest. Vous allez dire: Utilisons la route actuelle et épargnons une dépense additionnelle de capital. Or, le projet a du bon, mais à moins que l'on ne soit en mesure de nous acorder une réduction convenable des prix de transport, le projet ne réussira pas. Le point principal c'est que cette région de la rivière la Paix vaut la peine d'être sauvée et colonisée. Des hommes qui, depuis des années, ont charroyé du blé sur des distances de trente et quarante milles, commencent à sentir le fardeau des années

qui s'appesantit sur eux très rapidement. Quand des colons vont s'établir à une certaine distance des chemins de fer, ils ont toujours l'espérance que le service de la voie ferrés leur sera donné dans un avenir prochain. On le leur a promis dans le passé, et je crois que le Gouvernement devrait maintenant décider sans trop tarder si cette partie du pays doit avoir un chemin de fer. Dans les conditions actuelles, je ne crois pas que le Pacifique-Canadien puisse vraiment nous venir en aide. La ligne principale de ce chemin de fer se rend à notre port naturel d'exportation, Vancouver, mais en passant par Calgary et en franchissant les élévations des Rocheuses. Le National-Canadien passe à deux cents milles de la région de la Paix, mais il traverse les plus près de la région de la Paix, et il traverse les montagnes par des pentes faciles. C'est donc un territoire naturel d'exploitation pour le National-Canadien. Je désire donner quelques chiffres sur les tarifs de transport entre Alberta, Fort-William et Vancouver.

Tarif de transport de	A Fort William par 100 liv.	A Vancouver par 100 liv.
	c.	c.
Edmonton-Calgary	26	22½
Lethbridge	25	23½
Grande-Prairie	43	39½
Sexsmith	43	39½
Spirit River	42½	39
Berwin	42½	39
Wembly	44	40½
Whitelaw	43	39½

J'ai aussi un état de la circulation partant de la région de la Paix. Il est comme suit:

STATISTIQUE DU TRAFIC SUR LE CHEMIN DE FER EDMONTON, DUNVEGAN AND BRITISH COLUMBIA.

Année	Grain		
	Trafic originaire de ce ch. de fer	Reçu d'autres ch. de fer en Canada	Total
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1916	15,868	44	15,912
1917	11,460	7,629	19,089
1918	29,162	10,226	39,388
1919	37,941	3,600	41,541
1820	41,538	8,394	49,932
1921	42,210	3,143	45,353
1922	48,061	19,949	65,010
1923	49,102	11,196	60,298
1924	79,229	17,022	96,251

[M. Kennedy, Edmonton.]

STATISTIQUE DU TRAFIC SUR LE CHEMIN DE FER EDMONTON, DUNVEGAN AND BRITISH COLUMBIA—*Fin*

Année	Bétail		
	Trafic originaire de ce ch. de fer	Reçu d'autres ch. de fer en Canada	Total
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1916	2,740	222	2,962
1917	3,499	1,540	5,039
1918	4,975	2,528	7,503
1919	13,088	405	13,493
1920	7,380	799	8,179
1921	3,708	1,086	4,794
1922	8,712	2,321	11,033
1923	7,472	3,043	10,515
1924	9,047	3,036	12,083

Année	Total des marchandises transportées		
	Trafic originaire de ce ch. de fer	Reçu d'autres ch. de fer en Canada	Total
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1916	159,906	7,224	167,130
1917	112,045	58,661	170,706
1918	141,700	48,218	189,918
1919	149,215	6,110	155,325
1920	157,863	20,047	177,910
1921	137,805	22,433	160,238
1922	142,393	39,288	181,681
1923	189,969	32,458	222,427
1924	314,626	49,395	364,021

Bien que nous ayons perdu une grande partie de notre population, le trafic augmente. En voici évidemment la raison: Dans un nouveau pays, il est difficile à un colon de produire beaucoup dans les premières années, tant qu'il n'a pas érigé les bâtiments, les clôtures, les puits, etc. Quand cela est fait, le colon peut augmenter sa production, surtout si la récolte est bonne. Je n'aurais rien à dire si le chemin de fer Pacifique-Canadien pouvait seulement nous donner un débouché direct, mais il lui est impossible d'exploiter le chemin de fer Edmonton, Dunvegan and British Columbia en le reliant à sa ligne d'Edmonton ou de Calgary. Mais selon moi, il ne peut jamais faire autre chose que lutter pour des tarifs très élevés de transport qui nous placent dans une position excessivement désavantageuse vis-à-vis le reste du pays. Je dis donc que les fermiers de cette région et ceux qui ont à payer ces tarifs sont convaincus que nous aurons des temps très durs si l'on ne construit pas une ligne directe à la côte du Pacifique. Le National-Canadien est relativement près de la région de la Paix, comparativement au Pacifique-Canadien; je pense donc qu'il est du devoir du National-Canadien de résoudre

ce problème. Je pense que, s'ils le font, ils devront, d'une façon ou de l'autre, se charger du chemin de fer Edmonton, Dunvegan and British Columbia, car je ne vois pas comment le Pacifique-Canadien pourrait l'exploiter. J'ajoute que, vu les lignes construites inutilement autrefois dans des endroits mal choisis, je crains que nous n'ayons à subir des pertes à cet égard. Mais prétendre que, parce que nous avons commis des erreurs dans le passé, nous devons nous lier pieds et poings et ne plus agir à l'avenir, c'est une idée inspirée par le désespoir et indigne du Canada. Il nous appartient de puiser des leçons de sagesse dans les erreurs et dans les succès du passé et de tâcher d'appliquer ces connaissances à la solution des problèmes qui se présenteront à l'avenir dans notre pays.

Je remarque que l'honorable représentant de Brome (M. McMaster) est en Chambre et je désire traiter une autre question avant de reprendre mon siège. Il me faudra revenir au tarif. On a dit que les réductions des droits d'entrée imposés aux instruments aratoires représentent, pour les fermiers du Canada, une économie de 83c. par demi-section. L'honorable représentant de Brome a contesté ces chiffres, avec raison, je crois. Apparemment, le Gouvernement sacrifia 83c. de droits de douanes. Quoi qu'il en soit, j'ai ici un tableau qui a été préparé par les employés d'un service du Gouvernement et que je désire consigner au hansard. Il se passe de commentaires.

ÉTAT COMPARATIF DU GAIN RÉALISÉ PAR LES FERMIERS (a) DU CANADA, (b) DES TROIS PROVINCES DES PRAIRIES, PAR SUITE DES RÉDUCTIONS DU TARIF DOUANIER SUR LES INSTRUMENTS ARATOIRES EFFECTUÉES À LA SESSION DE 1924

TABLEAU N° 1—

Droits perçus sur les instruments aratoires, sujets aux droits d'entrés, importés pour la consommation domestique du 1er avril au 31 octobre 1923 et 1924, dans tout le Canada.

Valeur	Droits	Pourcentage des marchandises sujettes aux droits d'entrée
	1923	
$5,644,528 (en franchise $3,684,418)	$ 814,331 01	14.4%
	1924	
$3,156,986 (en franchise $1,697,896)	$ 306,836 57	9·7%

Sur les importations de tous les instruments aratoires sujets aux droits d'entrée, d'une valeur de $3,156,986, du 1er avril au 31 octobre 1924, il y eut une réduction de droits de 4·7 p. 100, soit une réduction totale dans les droits payés par les fermiers de tout le Canada de $148,378.

Exposé préparé par E. J. Garland quant au nombre d'acres consacrés à la grande culture	57,230,534
demi-sections	178,845
économie par demi-section	$0.83

TABLEAU N° 2—

Droits perçus sur les instruments aratoires, sujets au droit d'entrée, importés pour la consommation domestique du 1er avril au 31 octobre 1923 et 1924, dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta.

	Valeur		Droits	%	
		1923			
Manitoba	$ 1,767,320	(en franchise $ 787,095)	$260,347.40	14·7	
Saskatchewan	2,184,635	(en franchise 1,433,465)	321,595.43	14·7	
Alberta	610,940	(en franchise 313,820)	84,184.95	13·7	
	$ 4,562,895		$666,127.78	14·4	moyenne
		1924			
Manitoba	$ 853,259	(en franchise $432,248)	$ 85,409.80	10·0	
Saskatchewan	979,994	(en franchise 524,279)	97,795.39	9·9	
Alberta	346,722	(en franchise 140,807)	34,640.27	9·9	
	$ 2,179,975		$ 217,845.46	9·9	moyenne

De sorte qu'on peut voir que l'économie réalisée par le cultivateur était de trois fois 83c. soit environ $2.49 par demi-section. Ce chiffre de 83c. était donné pour une demi-section, de même doit-il en être pour ces $2.49. Je pourrais bien dire que cette déclaration est corroboré par celle que faisait un jour le ministre des Finances (M. Fielding) qu'il me fait peine de voir dans l'impossibilité d'être au milieu de nous. On trouvera cette déclaration au hansard de 1921, à la page 3206:

Mais il faut se rappeler — et les économistes sont d'accord sur ce point — que l'économie faite dans pareille circonstance ne peut être évaluée seulement par le montant qui n'a pas été payé en droits de douane; il faut tenir aussi compte que cela a eu pour effet de limiter les prix à l'intérieur et que pour chaque dollar ainsi épargné directement, le peuple a aussi sauvé deux dollars représentant la différence entre les prix existants et ceux qu'avaient exigés les fabricants du pays.

M. BOYS: Quand j'ai pris la parole il y a une heure, j'ai fait allusion au débat à propos du fonds des cantines, et j'ai dit que je n'avais pu trouver qu'une journée, le 5 mars, où la discussion prît 38 colonnes du hansard. J'ajoutai que je n'en étais pas certain. Depuis j'ai découvert que j'étais dans l'erreur et en justice pour mes honorables collègues d'en face (*la droite*) je veux mettre les choses au point. J'ai constaté que cette discussion avait pris 67 colonnes du hansard le 24 mars, sur 114 dont se compose le fascicule de ce jour-là. Le 25 mars, un mercredi, soit une demi-séance, des 52 colonnes, 37 ont été prises par cette discussion. Il n'est donc que juste de mettre les choses au point pour ne pas laisser une impression fausse.

M. JOHNSTON: Puisque le whip du parti conservateur a pris la parole sur une question de privilège, je puis bien faire de même. Vu qu'il s'est élevé une discussion pour savoir le temps qu'ont pris les divers députés qui ont porté la parole, je crois qu'il n'est que juste pour le parti progressiste de donner des chiffres pour les insérer au hansard. Jusqu'à hier soir 46 députés libéraux avaient parlé. Ils ont pris 833 colonnes du hansard, soit une moyenne de 18.2 pour chaque orateur. Du côté conservateur 26 orateurs ont parlé et 629 colonnes leur ont été consacrées, soit une moyenne de 24.1 par orateur. Quant au parti progressiste, dont j'ai l'honneur d'être le whip, 25 de ses membres ont pris la parole, et leurs discours embrassent 382 colonnes, soit environ 15.2 par orateur. Les indépendants, au nombre de 13, ont fourni 7 orateur, qui ont pris 175 colonnes, soit 25 colonnes chacun. Je crois que ce n'est que rendre justice aux honorables députés que je représente comme whip de faire mention de ces faits.

[M. Kennedy, Edmonton.]

M. GARDINER: Je me rends bien compte, monsieur l'Orateur, que ce débat s'est prolongé considérablement, néanmoins, quoi qu'il soit l'heure de déjeuner, je crois de mon devoir de faire quelques observations sur le budget, même à cette heure avancée. Pour ce qui me regarde, j'avouerai que cet exposé budgétaire me désappointe. Après qu'il eut, à la dernière session, légèrement abaissé le tarif j'avais personnellement espéré que le Gouvernement continuerait dans cette voie et que cette année il nous donnerait des réductions qui en valent la peine. Malheureusement, il n'a pas jugé bon de le faire. Depuis l'ouverture de la session je crois avoir entendu le premier ministre déclarer que les réductions effectuées l'année dernière, avaient eu beaucoup de succès. Ils nous faut encore attendre pour voir si ce succès est tel. Il est tout naturel de penser que si un individu ou un gouvernement réussit dans un projet, il en poursuivra l'exécution pour avoir encore plus de succès. Mais telle n'est pas l'inclination du Gouvernement actuel: c'est pourquoi nous éprouvons un vif désappointement. Je ne saurais nier la persistance mise par les conservateurs à réclamer la réalisation de leurs désirs. Ils peuvent mettre tout en œuvre, ils peuvent, en peu de temps, avoir la faveur du Gouvernement et obtenir ce qu'ils veulent. Mais je voudrais leur faire remarquer ceci: en même temps qu'ils réclament pour eux le monopole du marché domestique, pour la même raison, ils prétendent avoir droit à un régime protecteur afin d'en arriver là; seulement je ne connais pas encore le conservateur qui ait eu l'idée de proposer une politique en vue de réglementer les prix de façon à prevenir toute exploitation à la faveur du régime fiscal qu'on leur concède. Nous entendons aussi dire, à nos amis protectionnistes que ce régime donnera du travail à nos ouvriers et des salaires avantageux. C'est là une prétention plutôt ridicule. En effet, qu'on fasse le tour du monde et on découvrira que ce sont les pays où le tarif est le plus élevé, où le chômage sévit le plus; d'autre part, nous voyons également le chômage sévir en Angleterre, où le libre-change est à l'honneur. Il faut donc conclure que le libre-échange ou la protection n'ont rien à faire avec le chômage dont souffrent les populations des divers pays. Il y a une chose qui me frappe quand j'entends nos amis les protectionnistes discuter la question d'une protection suffisante, et la voici: c'est que, selon moi, la protection a échoué absolument à protéger le pouvoir d'achat des Canadiens. Et à mon sens, le pouvoir d'achat des Canadiens est un plus grand facteur aujourd'hui

que la protection ou le libre-échange. A l'heure actuelle, nous accordons naturellement une certaine attention à la question du pouvoir d'achat et de sa répartition, et nos industries n'obtiendront jamais, c'est ma conviction, le succès qu'elles devraient avoir, tant que nous n'aurons pas résolu ce problème. Nous voyons aussi nos amis les protectionnistes citer les Etats-Unis en exemple et nous signaler la belle réussite de la protection en ce pays. Ils attribuent la situation actuelle aux Etats-Unis à la protection extraordinairement élevée accordée par la république à ses fabricants, et au cours de la discussion sur le discours du trône, le 10 février 1925, l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a déclaré en parlant des Etats-Unis:

Mais sa frontière de 4,000 milles est protégée par un tarif trois fois plus élevé que le nôtre.

D'abord, l'honorable député s'est laissé emporter par son imagination quand il a mentionné la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, mais quand il proclame que le tarif est trois fois plus élevé aux Etats-Unis qu'au Canada, son imagination dépasse toutes les bornes, et je me propose de fournir à la Chambre, ce soir, les chiffres véritables à cet égard. Je désire donner à la Chambre et consigner au compte rendu un tableau comparatif relativement aux Etats-Unis et au Canada. Le premier point que je tiens à traiter, ce sont les droits perçus dans les deux pays. Au Canada, en 1921, il s'est prélevé $179,667,683 de droits en tout. Le population était de 8,788,483 à cette époque. Cela faisait pour cette année-là $20.44 par citoyen. Durant la même année, aux Etats-Unis, chaque citoyen n'a payé que $2.86. En 1924, les droits prélevés par tête au Canada se sont élevés à $14.65, et aux Etats-Unis, à $4.86 seulement.

J'ai un autre tableau fort important et intéressant au sujet du chiffre moyen des droits sur les importations imposables. Durant l'année 1921, le droit moyen sur les importations imposables a été 21.20 p. 100 au Canada et 20.30 p. 100 aux Etats-Unis. La députation remarquera donc que le droit moyen perçu sur les importations, cette année-là, était plus considérable au Canada qu'aux Etats-Unis. Quand nous en arrivons à 1924, nous constatons que la situation a quelque peu changé, mais la variation ne s'applique qu'aux affaires de l'an dernier. En 1924, le droit moyen perçu au Canada a été 22.85 p. 100, et aux Etats-Unis, il s'est élevé à 35.51 p. 100. Un autre point touchant la comparaison des droits canadiens et américains, et dont il faut tenir compte, à cause de son importance, c'est le droit moyen sur les importations globales. Cela comprend, comme de raison, les importations en franchise et les importations imposables. En 1921, le droit moyen sur les importations globales au Canada était 14.49 p. 100, et sur les importations globales aux Etats-Unis, seulement 8.43 p. 100. En 1924, le droit moyen sur les importations globales au Canada s'est élevé à 15.13 p. 100, et sur celles des Etats-Unis, à 15.33 p. 100. C'est-à-dire que le droit moyen perçu aux Etats-Unis, l'an dernier, n'était que 20 p. 100 plus élevé que le droit moyen prélevé au Canada. Ce résultat, comme de raison, nous porte à croire que si les droits sont beaucoup plus élevés sur certaines importations des Etats-Unis, que sur les importations du Canada, les Etats-Unis ont une liste de produits en franchise bien plus grande que la nôtre, et, en fin de compte, les contribuables américains ne payent pas un droit moyen plus considérable sur les importations moyennes de leur pays que nous au Canada. Donc, quand nos amis les protectionnistes signalent les Etats-Unis comme un exemple de prospérité, il faut croire qu'il entre dans la prospérité de ce pays un certain autre facteur en dehors d'un tarif protecteur. Je ferai consigner la liste aux Débats, et la députation trouvera au bas, des notes explicatives donnant les renvois pour les différents item. Voici la liste:

ÉTAT COMPARATIF DES TAUX EN RENDEMENT DU TARIF DOUANIER ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

		Rendement des droits	Population	Canada	E.-Unis
Droits perçus par tête d'habitant		$		$	$
1921	(g)	179,667,683	8,788,483	20.44	
1921	(a)	308,025,102	107,833,284	.....	2.86
1924	(h)	135,134,894	9,226,740	14.65	
1924	(b)	545,012,115	112,078,611	.....	4.86

ÉTAT COMPARATIF DES TAUX EN RENDEMENT DU TARIF DOUANIER ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS—*Fin.*

	Droits	Importations	p.c.	p.c.
Taux moyen du droit sur les marchandises imposables				
1921	$179,667,683	(i) 847,561,406	21·20	
1921	308,025,102	(c) 1,517,000,000	.....	20·30
1924	135,134,894	(j) 591,299,094	22·85	
1924	545,012,115	(d) 1,535,000,000	.....	35·51
Taux moyen du droit sur l'ensemble des importations				
1921	179,667,683	(k) 1,240,158,882	14·49	
1921	308,025,102	(e) 3,654,000,000	.....	8·43
1924	135,134,894	(l) 893,366,867	15·13	
1924	545,012,115	(f) 3,554,138,268	.....	15·33

Notes explicatives:

Aux E.-U.—Pour les chiffres précédés de la lettre a et de la lettre b, voir le Rapport annuel du secrétaire du Trésor des E.-U., année 1923-34, p. 391.

Pour les chiffres précédés des lettres c, d, e et f, voir le Trade Information Bulletin No. 276 des E.-U., p. 2.

En Canada—Pour les chiffres précédés des lettres g et h, voir l'Annuaire statistique du Canada année 1924, p. 455.

Pour les chiffres précédés des lettres i, j, k et l, voir l'Annuaire statistique de 1914, p. 452.

M. WHITE: L'orateur pourrait-il donner la valeur des importations par tête d'habitant du Canada et des Etats-Unis pendant les mêmes périodes?

M. GARDINER: J'y arrive. L'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner) nous cita, l'autre jour, des chiffres relatifs aux importations et aux exportations. Je lui ai déclaré à ce moment-là qu'ils devaient être incomplets et ne figuraient pas exactement la vraie situation. J'ai été aux renseignements et voilà ce que j'ai trouvé. Mes chiffres établissent la valeur par tête d'habitant des importations et des exportations tant en Canada que dans les Etats-Unis.

L'année dernière les Etats-Unis ont exporté pour une valeur de $40 par tête, en calculant sur une population de 112,000,000 d'habitants. Ils ont importé pour une valeur estimée à $32 par tête. On voit par là qu'ils ont exporté plus qu'ils n'ont importé, soit une différence de $8 par tête.

Pour l'année dernière, les exportations du Canada sont évaluées à $118 par tête, en comptant une population de 9,000,000, et ses importations à $88. Voyons le pourcentage des importations par rapport aux exportations en Canada et aux Etats-Unis respectivement. Les Etats-Unis ont importé 80 p. 100 de leurs exportations, soit les quatre cinquièmes. En Canada le rapport des importations aux exportations s'exprime par 75 p. 100. Nous avons donc importé moins, relativement, que les Américains. On ne peut que conclure que ce n'est pas leur régime de droits surélevés qui est la cause déterminante de leur richesse. On trouvera des renseignements sur cette question dans le *Bulletin des Renseignements Commerciaux* du 14 mars 1925, pour les Etats-Unis, et dans les publications de notre département des Douanes et de l'Accise, pour le Canada.

Plusieurs de nos collègues ont profité de la discussion sur le budget pour recommander l'établissement d'un droit de sortie sur certain produits indigènes à l'état brut. Ils ont soutenu que nous avions intérêt à transformer dans notre pays la matière première, tirée de notre sol. Ils ont cité à cet égard l'exemple que nous donnent les Etats-Unis, où se fabrique sur place tous les objets dont ils possèdent la matière première, exportant à l'étranger le surplus de la consommation nationale. Je vais faire un nouvel emprunt au *Bulletin des Renseignements Commerciaux* du 14 mars 1925. Il y est question des produits exportables des Etats-Unis réunis en différent groupes. Le premier groupe est celui-ci.

Article	Montant des exportations totales aux Etats-Unis.	Pourcentage.
Matières premières pour être utilisées dans les fabriques..	$ 1,326,285,567	29.40
Produits alimentaires à l'état brut et animaux de boucherie..	302,135,202	8.72
Produits alimentaires partiellement ou totalement préparés...	575,036,612	12.76

Produits manufacturés pour être utilisés dans les industries, c'est-à-dire, des marchandises partiellement ouvrées.....	610,553,785	13.58
Produits ouvrés prêts pour la consommation	1,588,183,340	35.30
Divers	6,555,533	.15

Voilà qui établit d'une façon concluante que l'argument de nos amis, les protectionnistes, que nous devrions convertir en produits ouvrés toutes les matières premières produites au pays, ne tient pas debout chez nos voisins du sud, où de fait, les produits ouvrés et prêts à être livrés à la consommation ne s'élèvent qu'à 35.30 p. 100 des exportations totales. Il serait donc sage à mon sens de nous rendre bien compte de la situation avant d'imposer des droits d'exportation sur certaines matières premières, ou de frapper ces produits d'un embargo suivant les circonstances, étant donné le fait qu'un fort pourcentage de toutes les exportations des divers pays sont faites sur les marchés étrangers sous forme de matières premières pour l'excellente raison que les acheteurs désirent se les procurer dans cet état et qu'ils réussiront à les obtenir, peu importe leur origine.

M. DICKIE: Combien est-il exporté des Etats-Unis des matières premières ainsi visées, comme le bois, brut ou ouvré? Et du reste, n'est-il pas vrai que ces produits ne donnent pas une récolte annuelle?

M. GARDINER: Je n'ai pas les chiffres sous la main pour ce qui est de cet article; le tableau que j'ai cité se borne à donner les chiffres concernant toutes les matières premières.

M. DICKIE: Ces matières premières ne constituent pas une récolte annuelle.

M. GARDINER: Le ministre intérimaire des Finances (l'hon. M. Robb) a déposé un amendement à la loi du "dumping". Et comme nous l'avons fait observer à maintes reprises ici, le ministre se propose de retirer son amendement et de laisser entre temps subsister la loi actuelle. Pour ma part, quoique je sois en faveur de la plus grande liberté de commerce compatible avec l'intérêt du pays, je n'en ai pas moins la conviction absolue que si cette loi du "dumping" reste inscrite dans nos statuts, il est inutile pour la population canadienne de penser qu'elle pourra bénéficier d'une réduction des droits de douane, même si des diminutions paraissent avoir été effectuées. Aussi longtemps que le ministère des Douanes pourra appliquer la clause anti-"dumping" à sa guise, les diminutions de droits, j'en suis sûr, ne servent pas à grand'chose. Je ne suis pas dans les secrets du ministre intérimaire des Finances, de sorte que je ne sais rien des raisons qui l'ont décidé à retirer son amendement relatif à la loi du "dumping." Il est fort possible qu'une forte pression ait été exercée sur le ministre; cependant, peu importe la raison de son attitude, je suis convaincu qu'il fait bien de retirer sa proposition. Je serais encore bien plus satisfait si la loi du "dumping" était modifiée de manière que les fonctionnaires du département des Douanes n'aient plus la latitude de l'appliquer à leur gré et suivant leurs inclinations.

Le Gouvernement a l'intention de créer une commission tarifaire ou plutôt d'utiliser les services de fonctionnaires dans les divers ministères afin d'étudier à fond la question de savoir si oui ou non il est désirable de relever ou d'abaisser le tarif douanier au besoin et suivant les circonstances. Je n'ai qu'une objection à faire valoir contre le projet, et la voici: Si ces fonctionnaires des divers départements se contentent de conserver ces renseignements pour eux-mêmes ou de les communiquer au ministre des Finances ou au cabinet, la commission tarifaire ne sera guère utile à la population canadienne. Tant qu'il y aura des fonctionnaires au service du peuple et payés pour accomplir une certaine tâche,—c'est-à-dire, dans le cas actuel, recueillir des renseignements,—les membres de cette Chambre devraient avoir aussi facilement accès à ces renseignements que n'importe quel ministre. Et je n'admettrai jamais que nous sommes traités avec justice en toute cette affaire à moins que ces renseignements ne nous soient communiqués en temps opportun.

Il est parfaitement exact que le tarif protecteur est très avantageux pour les industries manufacturières du Canada. Mais il s'agit aussi de savoir quelle influence il exerce sur l'industrie agricole qui est aussi très importante. Un trop grand nombre d'honorables députés oublient, semble-t-il, le rôle important de l'industrie agricole au pays et il est à propos d'examiner la situation afin de nous rendre compte de quelle façon le régime protecteur fait sentir son effet sur les cultivateurs.

Il peut se faire, que dans certains cas insignifiants, le cultivateur bénéficie dans une certaine mesure de l'imposition des droits de douane. Cependant, à la longue, le cultivateur canadien doit supporter le fardeau du régime protecteur, étant donné que le tarif peut toujours être maniganc é de manière à reporter le fardeau des impôts sur les épaules de la classe agricole. Les cultivateurs porteront toujours le plus lourd du fardeau sous le régime de la protection.

J'ai dit que l'agriculture est une industrie fort importante au Canada, et je vais citer

quelques statistiques du département des Douanes et de l'Accise qui sont un résumé du commerce du pays durant l'exercice clos le 31 mars 1925. Les exportations se sont montées l'an dernier à $1,069,067,353, les produits agricoles expédiés à l'étranger ayant atteint le total de $606,330,292 et les autres de $452,737,061. En d'autres termes, les exportations des produits de l'agriculture ont été de $143,593,231 de plus que ceux des autres industries, soit une proportion de 56 p. 100. Bien entendu, quelques-uns des produits agricoles étaient partiellement ouvrés, ce qui ajoutait à leur valeur. Cependant, ils viennent de la ferme, et tant que l'agriculture aura un pourcentage aussi élevé de notre commerce d'exportation, il faudra lui donner toute la considération qu'elle mérite. Mais si l'on songe aux droits douaniers en vigueur, il est clair qu'elle n'est pas traitée avec justice.

Je m'attarderai quelques instants à la situation agricole dans l'Ouest parce que c'est celle-là surtout qui m'intéresse. En général, nos cultivateurs de l'Ouest produisent à perte, jusqu'à quel point c'est difficile à dire. Je sais naturellement que dans certaines régions qui ont été favorisées d'abondantes récoltes, quelques cultivateurs,—et l'augmentation phénoménale du prix du grain y a été pour beaucoup,—ont fort bien réussi. Mais il faut envisager la question à un point de vue général sans se contenter des exceptions, de sorte que nous avons raison de croire que les récoltes dans la moyenne, l'an dernier, ont abouti à des pertes. J'aimerais à appeler l'attention de mes collègues sur la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Il est vrai que les conditions sont les mêmes dans ce comté que dans les autres parties de la province. Ces terres ont été offertes aux nouveaux colons vers 1908 ou 1909. Elles ont été annoncées dans tout l'univers comme propres à la culture du grain, du fourrage, et le reste. Bien qu'il soit exact que, durant les premières années, les circonstances aient été assez favorables, depuis quelques années les résultats n'ont pas été aussi encourageants que nous nous y étions attendus. Avant que ces terres fussent mises à la disposition des colons, les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur ont conseillé de leur mieux au ministre de ne pas inviter les colons à s'y établir, vu qu'elles n'étaient pas des plus fertiles. Comme le ministre n'a pas suivi l'avis de ses fonctionnaires, nous devons tenir le Gouvernement responsable du gâchis dans cette partie du pays. Depuis deux ans j'ai visité presque tous les coins de ma circonscription, et je vous assure que j'ai été témoin de scènes lamentables. Par exemple, l'an dernier, au cours d'un voyage, j'ai voulu voir des gens que je connais bien. J'ai appris qu'ils avaient quitté le pays pour toujours. Je parle d'un couple qui était venu des Etats-Unis après avoir lu les annonces du département de l'Immigration. Il a érigé sur son emplacement des bâtiments dont la construction ne vaudrait pas moins de 20,000 dollars aujourd'hui, et l'argent qu'ils ont placé dans cette entreprise représentait les économies de toute une vie. C'est maintenant un couple âgé, et l'automne dernier il a quitté la région, le vieillard en quête de travail. Ce n'est là qu'un cas entre mille qui donne une idée de la situation dans ce territoire.

On doit se demander maintenant ce que se propose le Gouvernement à cet égard? Puisqu'il a invité les colons à s'établir dans cette région, il lui faut aujourd'hui en assumer toute la responsabilité. Non seulement des capitaux considérables ont été placés dans les fermes même, mais dans les villes et les villages, de sorte que les hommes d'affaires se sont trouvés dans la même impasse que les cultivateurs, c'est-à-dire qu'ils ont tout perdu. J'espère sincèrement que le Gouvernement étudiera ce problème parce qu'il concerne une très grande partie de la région du sud-est de l'Alberta méridional de même qu'une certaine superficie de la Saskatchewan. En toute équité pour les habitants qui sont encore dans ce territoire et désirent gagner leur vie, le Gouvernement devrait chercher à savoir quelles sont les qualités de ces terres et quelles méthodes assureraient le succès. Je suis convaincu que ces terres sont bonnes à quelque chose, mais les cultivateurs n'ont pas les ressources nécessaires pour tenter des expériences. Je prie le ministère de se hâter.

M. LEWIS: Quelle est la quantité de pluie dans ce pays?

M. GARDINER: Elle varie de 11 à 20 pouces. Naturellement, elle est parfois inférieure à 11 pouces.

On a conseillé aux fermiers de l'Ouest de se livrer à la culture mixte parce que la production du maïs fourrager y est très facile. Mais peu de gens sont renseignés sur la méthode de cultiver le maïs; et si le Gouvernement voulait ouvrir la route à cet égard, je suis convaincu que nous pourrions élaborer un système de culture qui serait satisfaisant dans cette région et fournirait un rendement immense. Mais lorsque nous voulons entreprendre la culture mixte, lorsque nous voulons tirer parti de la crème et du beurre provenant de nos vaches laitières le Gouvernement intervient pour taxer nos bons de crème. A ce sujet il m'est venu plus de dépêches depuis quelques jours que je n'en ai pu lire. Dans l'Est le cultivateur peut lui-même livrer le lait ou la crème à la fabrique; mais dans

l'Ouest les fabriques sont peu nombreuses et séparées par de longues distances et parfois nous sommes obligés d'expédier la crème très loin par messagerie. Cela coûte cher au cultivateur qui expédie sa crème; mais voilà que le Gouvernement vient ajouter à ces frais de messagerie la taxe dont j'ai parlé. Je signale cette situation au ministère et l'opportunité d'y remédier.

Selon mon entendement les fermiers canadiens sont en présence de nombre de problèmes tous aussi importants que ceux du tarif. Je reconnais qu'un abaissement des droits de douane nous aiderait et que nous en saurions gré au Gouvernement; seulement je maintiens que cet abaissement serait loin de constituer une solution à tous nos problèmes. Une comparaison entre les prix d'avant-guerre et les cours actuels démontre qu'aujourd'hui les produits des usines se vendent bien plus cher que les produits de la ferme; et il en est ainsi depuis plusieurs années. Je suis convaincu que jusqu'au jour où il y aura une plus grande parité des prix dans les deux domaines la situation de l'agriculture canadienne sera pénible ce qui ne laissera pas d'entraver la prospérité des industries.

Voici à peu près quelle est la situation du cultivateur: quand par un labeur âpre et dur, il a tiré un produit de la terre, il cherche un acheteur et, quand il l'a trouvé, la première question qu'il lui pose est celle-ci: "Quel prix me donnez-vous?" Si le fermier vend son produit et reçoit l'argent il se rend sans doute chez le marchand général, achète quelque chose pour sa terre ou sa maison, selon le cas, et lorsqu'il voit ce qu'il veut dans le magasin, la question qu'il pose au marchand est celle-ci: "Quel prix le vendez-vous?" Donc, pour son malheur, le fermier est toujours obligé de parler du prix, qu'il vende ou qu'il achète. Et tant qu'il se contentera de cette situation l'agriculture ne sera par prospère au Canada. Je vous assure que l'agriculture est la seule industrie qui durerait douze mois en pareilles circonstances: être toujours obligé de s'informer du prix d'abord, qu'on vende ou qu'on achète.

La question se pose naturellement: Que vont faire les cultivateurs dans les circonstances? Dans l'Ouest canadien nous avons essayé de résoudre nos difficultés. Nous avons organisé des coopératives pour perfectionner l'écoulement des produits agricoles; sans doute, ces organisations ne sont pas aussi étendues que nous les voudrions; seulement nos progrès sont satisfaisants et je compte qu'un jour nos coopératives de vente auront rallié tous les cultivateurs de l'Ouest, voire du Dominion. Ce jour-là, monsieur l'Orateur, verra d'importants développements, car lorsque les fermiers vendront collectivement au lieu d'individuellement leur position sera meilleure qu'elle n'a jamais été dans l'histoire du Canada ou de tout autre pays, car ils auront leur mot à dire dans la détermination des prix de leurs produits. Ils auront quelque chose à dire aussi quant au prix des objets qu'on leur vend. Alors nous pourrons dire à nos amis manufacturiers: A présent nous échangerons les produits de la ferme contre les produits de l'usine, en tablant la valeur de chacun sur la quantité proportionnelle de main-d'œuvre exigée par sa production; hors cette condition nous n'échangerons pas. Je suis convaincu qu'en ce moment lorsque les fermiers du Canada échangent leurs produits agricoles contre des produits de fabrique, la valeur de ce qu'ils donnent représente en main-d'œuvre le double de la valeur de ce qu'ils reçoivent; et tant qu'il en sera ainsi ceux qui pressurent le cultivateur continueront à le faire jusqu'au jour où dans son propre intérêt le fermier se raliera aux coopératives et vendra ses produits collectivement plutôt qu'individuellement. A mon humble avis, en ce qui concerne l'agriculture, les chances de succès sont bien plus grandes avec ces coopératives de vente qu'avec n'importe quel autre système que je connaisse et j'espère voir le jour où cette idée sera complètement réalisée, car alors, monsieur l'Orateur, je rirai de bon cœur aux dépens de nos amis les manufacturiers qui nous ont si bien exploités depuis si longtempts.

Je voudrais donner quelques renseignements à la Chambre au sujet des prix des produits agricoles et lui démontrer, si possible, pourquoi la puissance d'achat du cultivateur est complètement disparue aujourd'hui et pourquoi aussi, bien entendu, l'industrie commence à en ressentir aussi vivement le contrecoup. En 1918, le rendement agricole représentait $1,881,718,000; en 1919 $2,109,291,000; en 1920. $2,011,201,000; en 1921—vous remarquerez le déclin énorme—$1,383,958,000; en 1922, $1,-389,289,000; en 1923, $1,350,096,000; en 1924, $1,453,368,000. Or, si vous examinez très attentivement ces chiffres, vous vous apercevrez que la puissance d'achat du cultivateur en 1924 a diminué d'environ $700,000,000 comparativement à 1920. Quand vous voyez la puissance d'achat d'une classe quelconque de la société baisser de 700 millions de dollars, vous devez comprendre que toutes les autres industries du pays vont se ressentir de cette baisse. C'est bien la difficulté à laquelle nos cultivateurs se heurtent aujourd'hui et tant que la puissance d'achat leur fera défaut, la classe privilégiée du Canada viendra frapper à la porte du Gouvernement pour lui demander plus de protection, afin de réaliser de plus

gros bénéfices si c'est possible. Mais ce n'est pas une solution. Ce n'est pas ainsi qu'on arrivera à résoudre les problèmes qui se présentent à nous; il faudra les régler différemment et d'une façon plus équitable pour tous.

On nous a beaucoup parlé, depuis le commencement du débat sur le budget, de l'état de notre dette nationale. Il est difficile de savoir exactement à combien elle s'élève. Les experts que nous avons entendus dans cette enceinte arrivent tous à des chiffres différents et si les experts ne tombent pas d'accord, on ne peut guère espérer qu'un simple député puisse déterminer quelle est réellement la dette du Canada à l'heure actuelle. Mais je veux en venir à ceci: c'est que nous avons une grosse dette publique qui croît sans cesse. Que faisons-nous pour tâcher de nous acquitter de cette dette? On ne prend aucune disposition pour la liquider, pour établir un fonds d'amortissement ou autre chose qui nous permette de se débarrasser du fardeau dont nous sommes actuellement chargés. Toutefois, je suis sûr que les contribuables désirent instamment que le Gouvernement actuel ou n'importe quel autre gouvernement se mette à examiner les moyens d'amortir notre dette publique et cela le plus tôt possible.

L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Leader) a cité certains chiffres se rapportant aux dépenses des différents services de l'administration. J'ai ici un état comparatif assez détaillé qui indique les frais des différents parlements et les frais d'administration du Canada en général. Je dirai, monsieur l'Orateur, que je ne suis pas pressé et que si un autre député désire adresser la parole, je l'attendrai.

M. l'ORATEUR: A l'ordre, à l'ordre!

M. GARDINER: Commençons par les frais du gouvernement fédéral: L'indemnité des sénateurs représente $384,000 et celles des députés, $950,000, soit un total de $1,334,000, d'après le budget de 1925. En outre, il y a neuf lieutenants-gouverneurs dont les traitements s'élèvent à $91,000. J'ai pris également ceci dans le budget de 1925. Le total des frais des différentes législatures,—ce sont les chiffres de 1921,—s'élève à $2,749,339. Prenez ces différentes sommes, additionnez-les et vous arriverez à un total de $4,083,339, soit, pour une population de 9 millions, $453,704.33 par chaque million d'habitants. Tournons-nous maintenant vers la Grande-Bretagne où se trouve le modèle des parlements. La Grande-Bretagne a un population de 45 millons. Son parlement se compose de 615 membres. Leur indemnité est fixée à £400. En dollars cela fait en tout $1,197,202, soit $26,604.45 par million d'habitants au lieu de $453,704.33 au Canada. Ces chiffres méritent que nos honorables collègues les examinent.

Voyons maintenant ce que coûte l'administration au Canada. Voici les dépenses fédérales pour 1922-1923. Le total, moins les dépenses de premier établissement, représente $424,645,217. Pour les provinces, $130,887,303. Pour les municipalités, c'est-à-dire pour les municipalités ayant 1,000 habitants et plus le coût total du gouvernement municipal s'est élevé à $247,255,345. En tenant compte de ces diverses formes de gouvernement, nous constatons qu'il en a coûté au Canada $802,787,865 pour ces législatures. Si nous prenons de nouveau notre population de neuf millions, nous voyons qu'il en a coûté $89 par tête pour le gouvernement au Canada et $445 pour la famille moyenne de cinq personnes. C'est ce que nous coûtent les diverses branches de gouvernement que nous avons au pays.

Etablissons à présent une comparaison entre les frais des cabinets fédéraux. De nouveau, nous supposons que la population du Canada est de neuf millions. Tout d'abord, nous avons un Gouverneur général qui touche $50,000 et 18 ministres dont l'un reçoit $19,000 et 17 autres $14,000, soit un total de $257,000. En ajoutant ces deux sommes nous voyons que le cabinet fédéral nous coûte $307,000. Le coût par million de population est de $34,111. Cela ne représente que le cabinet fédéral seul. Passons maintenant aux Etats-Unis. Le président touche $75,000 et il y a douze ministres à $12,000 chacun. Le montant payé pour les douze est donc $144,000, ou un total de $219,000, comparativement aux $307,000 de dépenses au Canada. Les frais par million d'habitants sont donc de $1,991 aux Etats-Unis et de $34,111 au Canada.

Prenons maintenant d'autres services, par exemple nos sous-ministres et les fonctionnaires ayant le rang de sous-ministre. Au Canada, nous avons 22 sous-ministres et le total de leurs traitements est de $173,500. Nous avons aussi 14 fonctionnaires qui ont apparemment le rang de sous-ministre et dont les traitements forment un total de $104,000. Si nous ajoutons ces deux totaux nous voyons que les sous-ministres et ceux qui occupent ce rang coûtent au pays $277,500. Comparons maintenant avec les Etats-Unis. Leurs sous-ministres ou fonctionnaires ayant ce rang sont au nombre de 21 et on peut les énumérer comme suit:

Département de l'Agriculture	1
Département du Commerce	1
Département de l'Intérieur	2
Département du Travail	2
Secrétariat d'Etat	4
Département de la Marine	1
Département du Trésor	4

Département de la Guerre	1
Département des Postes	4
Département de la Justice	1

Ces employés, 21 à $7,500, coûtent aux Etats-Unis $157,500. Comparons-les avec les fonctionnaires du même rang au Canada. Le Canada en a 36 qui nous coûtent $277,500, soit $30,883 par million de population, alors que les Etats-Unis n'en ont que 21 coûtant $157,500, soit $1,432 par million de population. Ces chiffres ont la plus grande importance et méritent l'attention de la Chambre. Le Canada a un immense territoire avec une population très clairsemée et nous ne pouvons nous permettre d'entretenir tous ces fonctionnaires grassement payés. Bien qu'il soit vrai que l'économie réalisée ne représente pas grand'chose, elle serait cependant appréciée par le peuple et lui servirait d'encouragement pour aller de l'avant et faire de son mieux dans les circonstances.

De temps à autre nous entendons parler de sécession de la Confédération. On présume que cela vient des Provinces maritimes et aussi des provinces de l'Ouest. Je désire bien définir mon attitude. J'aurais une extrême répugnance à voir la Confédération se démembrer et je ferais tout pour la conserver telle quelle, mais il est un point qu'on ne doit pas perdre de vue et le voici: En général, le peuple ne supporte qu'une certaine mesure d'injustice et quand les vexations dépassent la mesure, le peuple s'en irrite et prend les moyens dont il dispose pour y échapper. En ce qui me regarde personnellement, j'ai plus entendu parler de sécession dans les villes de l'ouest du Canada que dans les districts ruraux. Je pense que c'est fort malheureux, mais je voudrais exposer à la Chambre la manière de voir de ces gens comme ils me l'ont expliquée: Ils disent: "Imaginons que les neuf provinces du Canada ne soient pas liées par la Confédération et que les provinces aient la haute main sur leurs propres affaires". Ils vont plus loin et ajoutent: "Supposons que les provinces, disons de Québec ou d'Ontario, viennent aux autres sept provinces et disent: 'Formons une Confédération de toutes les provinces et établissons un Dominion'. Les autres provinces diraient naturellement: 'Très bien, mais à quelles conditions proposez-vous la formation de ce Dominion?' Or, monsieur l'Orateur imaginons que les deux provinces que j'ai nommées disent: "Voici nos conditions" et qu'elles posent des conditions semblables à celles qui existent actuellement, que pensez-vous de la réponse des sept provinces aux deux autres? Pensez-vous que les provinces des Prairies et les Provinces maritimes accepteraient jamais les conditions qui nous sont imposées aujourd'hui et qu'elles entreraient dans la Confédération sur une telle base? L'idée est simplement ridicule. Si, donc, elles ne voudraient plus actuellement des conditions auxquelles elles sont entrées dans la Confédération, comment le Canada espère-t-il maintenir la Confédération à moins que ces désavantages ne disparaissent? J'ai déjà déclaré que je voulais voir la Confédération demeurer intacte, mais en prenant la pleine responsabilité de mes paroles, je suis aussi certain, monsieur l'Orateur, que je suis ici ce matin, qu'à moins d'accorder un peu plus de considération aux divers besoins de plusieurs provinces dans diverses parties du Canada, je crains beaucoup pour la Confédération.

Nous voyons nos amis protectionnistes, comme je l'ai déjà dit, demander au Gouvernement des droits plus élevés. Je ne crois pas que des droits plus élevés profitassent beaucoup aux industries de notre pays, parce que, ces dernières années, un nouvel élément est entré en jeu et voici ce nouvel élément dont il nous faut tenir compte: aujourd'hui l'industrie est sous la haute main de la finance; les chefs d'industrie ne sont plus libres maintenant de développer leurs entreprises autant qu'ils le voudraient; et aussi longtemps que le Parlement laissera les industries de toutes natures, y compris l'agriculture, sous l'influence déprimante de la finance. Je crains que ni l'industrie ni l'agriculture ne prospèrent. C'est impossible. Et maintenant, dans quelle situation financière nous trouvons-nous à présent? D'abord, laissez-moi remarquer que le Parlement dans sa sagesse ou autrement, a abandonné aux soins des particuliers et à leur profit l'émission et la circulation monétaire, et l'argent en dernière analyse n'est qu'un article d'échange. C'est la première fonction de l'argent, mais à cause de l'indifférence des gouvernements dans le passé nous voyons les financiers du Canada, tout comme ceux du monde entier, utiliser l'argent non plus seulement comme un article d'échange, ou le faire circuler dans ce but, mais le convertir en marchandise; et, comme la vente et l'achat de l'argent sous forme de marchandise leur rapporte de plus gros bénéfices, la circulation monétaire est devenue pour eux purement secondaire et assujettie à la fonction principale qu'il lui ont attribuée. Le crédit canadien repose en définitive sur la puissance de production du Canada et ses moyens de transport. Tel étant le véritable fondement du crédit canadien et la raison d'être de notre circulation monétaire, ceux qui soutiennent ce crédit au Canada se trouvent dans une situation presque désespérée lorsqu'ils désirent utiliser un peu cette monnaie pour leurs affaires. Je ne nourris pas l'espoir que le Gou-

vernement s'attaque jamais sérieusement à ce problème. Je ne pense pas qu'il le fasse. Mais je suis convaincu qu'il sera abordé sérieusement dans un avenir très rapproché, non seulement par ceux qui s'occupent d'agriculture, mais par tous les industriels, s'ils veulent que leurs industries survivent. Lorsque nos industriels canadiens se rendront compte de la situation où ils se trouvent actuellement du fait que les financiers canadiens ont la haute main sur la circulation monétaire et combien leur succès dépend de cet état de choses, je suis assuré que les industriels comme les agriculteurs demanderont la nationalisation de notre système monétaire au Canada. Je ne désire pas en dire plus long ce soir parce que je pense avoir déjà épuisé le temps qui m'était destiné.

Je veux, cependant, avant de terminer, présenter quelques observations sur l'attitude du premier ministre (l'hon. Mackenzie King) ce soir. En adressant la parole, au cours de la soirée, il a pris, d'après moi, une singulière attitude. Si le règlement me le permet, je dirai que l'attitude du premier ministre a été fort enfantine, mais si le règlement de cette Chambre ne me permet pas de le dire, je ne le dirai pas. Le premier ministre, ce soir, s'est cru en droit de sermonner les progressistes et ceux qui les entourent. Lorsque j'ai été nommé à la représentation de la circonscription dont j'ai l'honneur d'être le mandataire, il y eut une entente bien définie au sujet de mon attitude dans cette Chambre, et cette entente bin définie était que je ne me rendrais pas coupable de marchandage politique. Les gens qui m'ont élu sont d'avis que je dois étudier les questions qui sont présentées dans cette Chambre et apprécier au meilleur de mon jugement. Si je pense que ces mesures ont pour objectif le bien général du Canada, ils s'attendent que je les approuve, mais si je crois qu'une mesure quelconque présentée au Parlement n'est pas dans l'intérêt de tout le pays, ils espèrent que je m'y opposerai. Je ne veux pas m'éloigner de ce principe. Si donc le Gouvernement désire mon appui à l'heure actuelle, je serai trop heureux de le lui donner quand je serai convaincu qu'une mesure profitera à tout le monde. C'est la seule condition à laquelle il pourra jamais recevoir mon appui. Il ne convient pas au premier ministre de ce pays même de laisser croire à la possibilité d'un marchandage politique et j'ai été peiné d'entendre la déclaration qu'il a faite ce soir.

Le trèe hon. MACKENZIE KING: Qu'est-ce que j'aurais donné à entendre?

M. GARDINER: J'ai compris, en somme, que si le parti progressiste désirait obtenir certaines mesures législatives au cours de cette session, on ferait bien de se bien conduire et d'être prudent.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je n'ai rien dit de la sorte. Mon honorable ami interprète mal mes paroles. Je m'efforçais de montrer particulièrement des égards pour les honorables députés de la gauche. On m'avait demandé d'expliquer à certains de ces honorables députés quelles mesures législatives seraient présentées et j'ai tenté de faire une déclaration honnête et franche et aussi complète que possible. Il n'y eut aucun marchandage ni pensée de marchandage.

M. GARDINER: Je suis heureux d'entendre l'explication du premier ministre. Si telle était son intention, je retire mes remarques avec plaisir. S'il m'arrive jamais de donner une fausse interprétation aux paroles d'honorables députés et qu'on appelle mon attention sur le point, je me ferai un plaisir de retirer mes paroles. La Chambre peut être assurée que je n'ai aucun désir de commettre une injustice envers personne, mais j'avais interprété les paroles du premier ministre dans le sens que j'ai indiqué. Je suis heureux, cependant, d'entendre sa mise au point. Ce sera bientôt l'heure du déjeuner, et je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre plus longtemps.

Je désire dire un mot sur l'amendement du parti conservateur. Je n'ai pas l'intention d'appuyer cet amendement parce qu'on demande la réduction des impôts sous forme de réduction de la taxe sur les ventes, et comme l'honorable représentant d'Edmonton-Ouest (M. Kennedy), je crois que l'on devrait réduire le tarif au lieu de réduire la taxe sur les ventes. C'est la raison pour laquelle je ne puis appuyer cet amendement. Quant au budget, je regrette de ne pouvoir l'appuyer. Si le Gouvernement, comme je l'ai dit au début de mes remarques, avait apporté certaines réductions dans le tarif dans le même sens qu'il l'a fait l'an dernier, je me serais fait un plaisir de voter en faveur du budget; mais comme le Gouvernement s'est arrêté subitement dans la bonne voie, je me propose de suivre le principe que j'ai expliqué il y a un instant. Je veux voter pour ou contre une mesure d'après son mérite et ce budget n'ayant aucun mérite, je ne puis conséquemment l'appuyer.

M. GOOD: Monsieur l'Orateur, on ne saurait s'en prendre à moi si je suis forcé de choisir entre prendre la parole à cette heure avancée ou renoncer à mon tour de parole. Le premier ministre (l'hon. Mackenzie King) parle de délai et d'obstruction, et nous laisse

entendre poliment que nous ferions mieux de rester tranquilles. Le ministre du Travail (M. Murdock) peut parler pendant trois heures; le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) peut parler pendant trois heures,—un peu plus, je crois,—et plusieurs autres honorables membres de cette Chambre peuvent parler deux, trois ou même quatre heures; mais, maintenant, on nous laisse entendre qu'il n'est plus temps de retarder les travaux, de "faire de l'obstruction." Or le premier ministre peut se convaincre que, personnellement, n'ayant pas occupé beaucoup du temps de la Chambre au cours de cette session, je n'ai pas l'intention en la circonstance actuelle de rester modestement à mon siège. J'ai un devoir à remplir, je crois, un devoir désagréable, soit, mais je ne recule pas devant l'effort. J'ai quelques remarques à faire et je veux bien prendre le temps nécessaire. Ceci suffit, je crois, comme excuse de prendre la parole en cette circonstance.

Je n'oserais pas prendre la parole à une heure aussi avancée si je ne devais pas attaquer un sujet nouveau; je ne veux pas répéter ce que l'on a dit cent fois. Voici ce dont je désire entretenir la Chambre ce matin: je veux étudier pourquoi la théorie du libre-échange intéresse si peu nos citoyens, tandis que celle de la protection les intéresse si fortement. C'est un sujet qui mérite d'être étudié; je ne l'ai pas entendu discuter dans cette Chambre et je veux m'y arrêter quelques instants. Cependant, avant d'en entreprendre l'étude, je désire appeler l'attention de la Chambre pendant quelques instants sur certaines remarques que l'honorable représentant d'York-Ouest (sir Henry Drayton), l'ancien ministre des Finances, a faites le 26 mars. Il disait:

> Voyons combien le Canada a aidé aux Etats-Unis durant cette période de construction de chemins de fer. Durant la période finissant en 1913, les Etats-Unis ont eu la satisfaction d'avoir, pour le commerce mondial, une balance favorable et consolante de $4,564,000,000, en chiffres ronds, et sur cette somme énorme, le Canada a fourni environ $1,303,000,000. Pensez-y! Sur une balance de $4,564,462,410, favorable aux Etats-Unis, le Canada a fourni $1,306,950,513.

Je prétends que l'ancien ministre des Finances aurait dû expliquer plus clairement à la Chambre la question des balances du commerce dont il a parlé pendant si longtemps. Je ne ferai pas disparaître toute la confusion qu'il a laissée à ce sujet, mais j'attirerai l'attention de la Chambre sur un document qui explique très bien la situation: je veux parler du second volume du rapport qu'a soumis la commission qui fit enquête sur le coût de la vie, rapport publié en 1915. Ce volume a été compilé par notre statisticien actuel du Dominion, M. R. H. Coats, et ce livre, je crois, fait honneur à la compétence, à l'énergie et aux connaissances profondes de ce fonctionnaire. Je voudrais seulement que l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton) fût à son siège, parce que j'aimerais à attirer son attention et celle de cette Chambre sur une partie de ce rapport commençant à la page 887, et intitulée "Conditions économiques générales du Canada, 1900-1913". C'est une revue assez complète du commerce et de l'industrie du Canada à cette époque. J'attire particulièrement l'attention sur le résumé de la page 906. D'abord, nous avons des exportations pour une valeur de $4,031,400,000. Ensuite nous avons les déductions d'exportations; et j'espère que les honorables députés qui parlent avec autant d'aisance des balances favorables ou défavorables du commerce, et qui apparemment sont si peu au courant des questions commerciales, écouteront ceci et remarqueront les déductions qui doivent être faites, dans ce cas, de la somme totale des prétendues exportations, comme suit:

Intérêt	$1,488,000,000
Remises à des amis	150,000,000
Dépenses de tourisme	150,000,000
Dépenses des émigrants	245,000,000
Paiements d'assurances	117,000,000
Transports	60,000,000
Prêts à demande hors du Canada	35,000,000
Total	$2,245,000,000

En déduisant ceci des exportations totales, nous avons, comme exportations nettes, $1,786,400,000. Arrivons-en aux importations. Nous constatons que le total est de $5,359,-700,000. Voici les déductions que l'on doit faire des importations:

Recettes de l'immigration	$650,000,000
Touristes en Canada	140,000,000
Remises à des amis	50,000,000
Paiements d'assurances au Canada	20,000,000
Total	$860,000,000

Après ces déductions, on trouve que nos importations réelles s'élèvent à $4,499,700,000. Or l'excédent de importations sur les exportations, que l'on appelle ordinairement la balance défavorable réelle du commerce durant cette période, est de $2,713,300,000. Et ceci représente les emprunts du Canada durant cette période.

J'aurais d'autres témoignages à porter à l'attention de la Chambre et surtout à celle de l'ex-ministre des Finances, qui devrait, et qui doit, je le crois, connaître assez ces questions pour en donner à la Chambre un exposé clair et exact. Je veux parler d'un livre récemment publié et qui traite de cette période de l'histoire du Canada. Il est intitulé:

Canada's balance of International Indebtedness, 1909-1913: *An inductive Study in the Theory of International Trade*—par Jacob Viner, Cambridge; Harvard University Press.

Le professeur Viner a fait une étude complète de cette période particulière de l'histoire du Canada pour écrire ce livre. J'ai ici une appréciation que notre statisticien fédéral a faite de cet ouvrage, et j'aimerais à en citer quelques phrases pour attirer l'attention des honorables députés sur ce qui me paraît être une très louable attitude à l'égard des problèmes de cette sorte, attitude qui, je regrette de le dire, a peu d'imitateurs dans cette Chambre.

M. McBRIDE: Monsieur l'Orateur, j'aimerais à avoir votre opinion sur ceci: le règlement de la Chambre ne permet certainement pas à un honorable député de lire son discours.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je croyais que l'honorable député avait déclaré qu'il citait un extrait.

Quelques VOIX: Non.

Une VOIX: Il lit son discours.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si l'honorable député lit son discours, il n'en a pas le droit.

M. GOOD: Je crois que l'honorable député de Caribou (M. McBride) et tous les autres honorables députés de la Chambre comprennent que je cite la critique d'un ouvrage. Je crois que la besogne irait plus vite s'il y avait moins d'interruptions.

M. PARENT: Je suggère qu'à cette heure du matin, on permette à l'honorable député de faire inscrire tout son discours au hansard sans le lire.

M. GOOD: Si nous avions la facilité dont jouissent les membres de la chambre des représentants des Etats-Unis, nous pourrions épargner le temps de la Chambre, et faire insérer nos discours dans le compte rendu. Comme cela n'est pas permis ici, je continue.

Dans l'analyse finale, le professeur Viner estime les importations de capital en Canada durant la période 1900 à 1913, à 2,506 millions, contre les 2,713 millions de l'estimation antérieure...

M. Coats parle ici d'une estimation qu'il fit lui-même dans le volume que je viens de mentionner.

...et son estimation est probablement aussi exacte qu'elle peut l'être sans recherches excessives.

M. PARENT: A quelle page l'honorable député prend-il sa citation?

M. GOOD: Page 537 de la publication trimestrielle de l'*American Statistical Association*, décembre 1924.

M. PARENT: Combien vous reste-t-il de pages à lire?

[M. Good.]

M. GOOD: Je continue, monsieur l'Orateur:

Dans la seconde partie, le professeur Viner traite la question de l'adaptation de la moyenne générale des prix, du numéraire et des méthodes des banques du Canada à l'état de choses dû aux importations considérables de capital dont il a été question ci-dessus. En d'autres termes, il établit comment le capital représenté par la balance de commerce défavorable entra au Canada sous forme de marchandises. C'est en cela qu'il a exprimé des idées originales et, si son œuvre n'est pas définitive, il a classé des matériaux et esquissé une méthode qui sera toujours précieuse. Ses chapitres sur le change canadien, le mouvement de l'or et les opérations des banques en vue de rectifier la balance du commerce, exposent clairement un procédé connu de plusieurs au Canada, mais imparfaitement, surtout dans son aspect théorique. Le mouvement de l'or, entrant ou sortant du Canada, est affaire de banque et de numéraire, les réserves en espèces des banques et les réserves du Gouvernement en garantie des billets du Dominion en constituant le principal indice.

Ce que je me proposais à ce sujet était d'attirer l'attention de l'ex-ministre des Finances, qui malheureusement n'est pas à son siège, et l'attention des membres de la Chambre sur ce qui me semble la manière appropriée d'aborder la discussion des problèmes de cette nature. A ce propos, je tiens à reconnaître de nouveau la valeur des services que nous rend le statisticien du Dominion. Il semble que, en certains quartiers, on soit peu disposé à avoir recours aux services des experts que nous avons ou à engager des experts dans les services où on n'en trouve pas; je parlerai bientôt d'un cas en particulier.

Avant de laisser cette question du commerce international, et songeant à l'attitude de l'ex-ministre des Finances et aux arguments dont il s'est servi, j'aimerais à citer les paroles suivantes de sir George Paish, que je trouve dans un article du *Western Producer* de Saskatoon, numéro du 2 avril courant:

"On ne s'est pas encore rendu compte, a dit sir George Paish, l'éminent financier, dans un discours prononcé récemment à Winnipeg, que le but de la vente des marchandises n'est pas d'obtenir de l'argent ou de l'or, lesquels n'ont aucune valeur, sauf comme moyen d'échange, pour acheter des marchandises. On vend afin de pouvoir acheter, et pour nulle autre raison.

"Le Canada, de même que les autres nations du monde, doit se rendre compte qu'il ne peut vendre les produits agricoles et laitiers, qu'il est si bien préparé à produire, s'il n'est pas disposé à acheter les produits des autres pays. S'il ne veut pas accepter ces dernières marchandises, il doit faire ce qu'ont fait les Etats-Unis, qui, en agissant de la sorte, ont presque ruiné le monde. C'est-à-dire refuser les produits des autres pays et n'accepter que de l'or en paiement. Les Etats-Unis possèdent cet or, et ils s'aperçoivent maintenant qu'ils ne peuvent s'en servir."

L'hon. M. MACDONALD: Monsieur l'Orateur, je demande l'application du règlement. Mon honorable ami lit des documents qu'il a déjà présentés au comité de la banque et du commerce. Je ne puis comprendre qu'il le

fasse à cette heure tardive, à moins que ce ne soit purement dans le but de faire de l'obstruction.

M. GOOD: Monsieur l'Orateur, les paroles du ministre de la Défense nationale (M. Macdonald) m'étonnent. Elles sont absolument fausses. Je n'ai mentionné ni lu aucune de ces citations devant aucun comité de cette Chambre, ni cette année ni une autre année, et je n'entrave pas systématiquement la marche des travaux de la Chambre. Je sais que le ministre ne s'intéresse pas au sujet que je traite; ce n'est pas pour lui que j'en parle, mais pour le peuple du Canada, et j'use en cela de mon droit.

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami pense-t-il que la Chambre va l'écouter, à cette heure?

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Je ne vois pas que l'honorable député qui a la parole fasse de l'obstruction, et je fais remarquer qu'aucun honorable député n'a le droit de dire qu'un de ses collègues entrave systématiquement la marche des travaux législatifs. Je pense que l'honorable représentant de Brant (M. Good) agit comme il le doit.

Bien que l'heure soit tardive, l'honorable député n'a pas eu l'occasion de prendre la parole plus tôt. Il a le droit de prononcer un discours dans la Chambre, pourvu qu'il le fasse conformément au règlement.

L'hon. M. MACDONALD: Il a eu l'occasion de le faire pendant cinq semaines.

M. GOOD: J'aimerais savoir qui fait de l'obstruction, en ce moment. Monsieur l'Orateur, je crois que le peuple canadien doit, à l'heure actuelle, faire face à des problèmes vraiment très graves et, ayant siégé en cette Chambre pendant quatre ans, je dois avouer que la manière dont on discute ces problèmes m'a profondément déçu. Je m'arrête quelque peu à cet aspect de la question, avant de traiter le sujet principal de mon discours.

Je suis tenté, monsieur l'Orateur, de parler d'un incident dont je fus témoin quand j'étais plus jeune et qui, si je ne me trompe, donne une idée exacte de cet état de choses. Je vous assure que mon récit sera absolument authentique et fidèle. Quand j'étais jeune, demeurait près de chez nous un vieillard qui faisait toutes sortes de besognes dans les environs; il travaillait souvent pour mon père, particulièrement à l'automne. Je me rappelle qu'une fois, l'une de nos vaches étant indisposée, je fis venir le vieillard pour lui demander son avis. Dès qu'il eût vu la vache, il déclara avec la plus grande assurance qu'il connaissait parfaitement la maladie. Elle souffrait du mal de cornes et était atteinte d'un lupus à la queue. Ce n'est pas un récit inventé: c'est la vérité. Il me dit: "Je vais vous la traiter, apportez-moi du poivre et du sel." Je m'exécutai; il fit un mélange, puis prenant son couteau il pratiqua une incision dans la peau de la queue et après y avoir introduit du poivre il referma la blessure. Il m'assura avec le plus grand aplomb que c'était le traitement pour ce genre de maladie, et je ne m'en inquiétai plus de ce qui pouvait advenir. Je dois avouer, monsieur l'Orateur, que nous nous comportons au sujet de ce que souffre le pays dans sa vie économique comme le bonhomme au sujet de la vache et je soutiens qu'à moins de changer nos idées et nos manières de faire pour la solution des divers problèmes qui nous agitent et nous tourmentent nous nous acheminons vers une catastrophe. Je voudrais signaler, en particulier, combien je déplore cet esprit de parti et de cette partialité politique que nous constatons en cette Chambre. C'est à l'esprit de parti politique qui prévaut ici et qui devrait dégoûter tout le monde dans cette enceinte comme dans le pays, qu'il faut attribuer en bonne partie tout le temps perdu et l'inutilité des efforts. On me dit que la situation, sous ce rapport, s'est sensiblement améliorée; je n'en sais rien, mais je crois que nous parviendrions bien mieux à résoudre toutes les difficultés dont nous souffrons si nous nous débarrassions de nos attaches de partie et si nous nous adonnions sérieusement à l'étude de ces problèmes sans égard à ceux qui en font la proposition ou à l'attitude de tel ou tel parti, en ne considérant que le propre mérite de la question. Voici un parti au pouvoir—c'est un soi-disant "pouvoir"—il s'attend à des élections prochaines et voilà l'opposition dans le même cas. Quant à moi, je ne crois pas du tout à la théorie du gouvernement de parti. A ce que je vois se passer en Chambre ma conviction s'enracine de plus en plus. Je puis me tromper. Je ne traite pas maintenant des méthodes constitutionnelles. J'aurai plus tard l'occasion de parler de ce sujet; ce ne sera pas pour maintenant. Selon moi il se fait trop de lutte de parti en Chambre parce que nous avons un parti au pouvoir et l'autre dans l'opposition, celui-ci voulant reprendre le pouvoir, et celui-là se maintenir. C'est peut-être fort intéressant et amusant. Seulement, parlant sérieusement, je soutiens que la tentation est trop forte, et avec un tel régime il arrive qu'on subordonne l'intérêt du pays à celui du parti ou des individus. A preuve on n'a qu'à remarquer avec quels applaudissements frénétiques on salue une attaque habile. Quelques coups audicieux ou une adroite défense. Il est assez facile d'éveiller l'instinct de la lutte; chacun

sait cela. C'est souvent inévitable. Mais je soutiens que cela porte rarement des bons fruits en ces occasions. La vie publique est en train de nous rendre hystériques, surtout quand s'élève des conflits entre les partis. Je vais en fournir un exemple. J'imagine bien que le parti ministériel ne manquera pas d'applaudir, puisqu'il s'agit de l'opposition. Voici une déclaration faite par le très honorable chef de l'opposition. Je la cueille dans un pamphlet électoral, du parti conservateur, publié en 1921:

Si ce gouvernement était battu—et quoique vous pensiez aujourd'hui, vous ne craindrez plus sa défaite si vous attendez trois, quatre, ou six ou dix mois—si le gouvernement était renversé, je déclare ici que le parti qui prendrait le pouvoir serait à la merci des hommes, qui imbus de l'esprit d'une classe sociale, dominés par la psychologie des foules déçus par leur ignorance de la pratique, ont d'avance arboré la doctrine du libre-échange. Ce sont ceux-là qui auraient le dessus, ainsi que ceux qui sont disposés à brandir le libre-échange ou le soviétisme, ou le demi-soviétisme, ou le communisme, ou quoique ce soit, pour renverser tout gouvernement au pouvoir. Voilà le groupe qui aura la haute main sur l'administration s'il arrivait que le Gouvernement actuel fût expulsé du pouvoir; et il n'est pas un élément de ce groupe qui ne soit un démolisseur et un révolutionnaire et il n'en est pas un seul qui ne soit un démolisseur et un saboteur, ou qui puisse faire quoi que ce soit pour nous faire progresser et avancer.

Si le très honorable député était à son siège je lui demanderais s'il ne rougit pas d'avoir fait une telle déclaration au cours d'une campagne électorale. Je fais cette citation pour montrer un exemple de l'hystérie, de la folie, qui s'empare de nous dans nos luttes politiques; j'ai voulu aussi vous donner un motif de mon dégoût et de ma réprobation. Je ne puis partager le sentiment de ceux qui s'enorgueillissent de ce qu'ils se plaisent à appeler les méthodes constitutionnelles du Gouvernement responsable.

Ce n'est pas avec ces méthodes que nous parviendrons à résoudre nos difficultés et je crains que la gravité de la situation ne commence à nous forcer à faire preuve de plus d'esprit de coopération. Il faut apporter à l'étude de ces problèmes moins de passion, plus de générosité d'esprit et moins d'esprit de parti. Ce n'est pas en échangeant des injures qu'on parviendra à surmonter les difficultés, mais en s'en prenant énergiquement à l'erreur, en se débarrassant de notre ignorance et en cherchant la vérité. Dans l'Ecriture il est dit: "Vous connaîtrez la vérité, et la vérité vous rendra libres." Qu'est-ce donc que le libéralisme si ce n'est pas la liberté dans toute son intégrité? Et la vraie liberté dépend, à coup sûr, de l'affranchissement de l'erreur et de l'ignorance. J'ai foi dans le libéralisme et je m'appelle moi-même un libéral; mais il ne s'ensuit pas, nécessairement, que je me rallie au soi-disant parti libéral, qui souvent n'est pas libéral, quand il s'agit des questions d'ordre public; cela ne m'engage pas, non plus, à voter en faveur de ses mesures.

J'ai déjà parlé de l'excellente étude sur le commerce international que contient le volume sous ma main, et j'ai suggéré que nous ayons davantage recours aux experts dans l'étude de nos problèmes internationaux. On est disposé à se gausser des théoriciens. J'imagine—si vous voulez me permettre de revenir à mon histoire de tantôt—que le vieux en question s'enorgueillissait de n'avoir jamais lu un livre. Il aurait rougi, je pense, d'être surpris à lire un livre. C'était un homme "pratique", un homme fort "pratique", un homme fier d'être pratique, et je constate en cette Chambre, je pense, si je puis parler de quelqu'un en particulier sans offense, que le ministre intérimaire des Finances s'enorgueillit d'être un homme "pratique". Le vieillard qui soignait la vache avait une certaine expérience. Il était âgé quand j'étais jeune homme; il devait donc en savoir plus long que moi. Je n'aime pas à voir un ministre de la couronne censurer des gens qui ont consacré une vie d'étude à des questions que l'honorable ministre n'a peut-être pas eu le temps d'étudier; je ne lui reproche pas de ne pas comprendre quelques-unes de ces choses. Je songe à une certaine déclaration faite par le ministre intérimaire des Finances il n'y a pas très longtemps, et je dirai à la Chambre que c'est un état d'esprit qu'aucun ministre de la couronne ne devrait se complaire à manifester. De fait, l'homme d'étude peut se tromper, mais il a une assez bonne chance d'avoir raison. Il est en général soustrait à l'influence pernicieuse de l'intérêt financier bien plus que la plupart d'entre nous, bien plus que les politiciens et les hommes d'affaires. Pourquoi nous moquer des économistes comme théoriciens? Je lirai un extrait de *The Mind in the Making,* livre du professeur James Harvey Robinson, de New-York:

Le 28 octobre 1831, trois cent cinquante ans après que Galilée eût remarqué les vibrations isochrones des lampes, la pensée créatrice et sa circulation avaient pris une telle ampleur que Faraday se demandait ce qui arriverait, s'il plaçait un disque de cuivre entre les pôles d'un aimant en forme de fer à cheval.

Il est question là de ce qui a conduit Galilée à étudier le système solaire.

Quelques VOIX: Pourquoi ne pas lire toute la bibliothèque?

M. l'ORATEUR: Je prie les députés de ne pas interrompre l'honorable représentant. Il est respectueux des règles du débat et il a droit d'être entendu attentivement par la Chambre.

M. GOOD: Permettez-moi de continuer la lecture:

Le disque se mettant à tourner, un courant électrique se produisit. Cela eût paru sans doute le genre d'expérience le plus futile aux sérieux hommes d'affaires de l'époque...

Observez, monsieur l'Orateur et honorables collègues, que la réflexion s'applique à la situation en cette Chambre.

Cela eût paru sans doute le genre d'expérience le plus futile aux sérieux hommes d'affaires de l'époque qui, par hasard, étaient justement en train de dénoncer les projets de loi relatifs au travail des enfants, dans leur avidité de profiter au plus haut point des résultats d'une vaine curiosité antérieure. Mais si les dynamos et les moteurs dont l'expérience de Faraday a été le point de départ venaient à s'arrêter ce soir, l'homme d'affaires d'aujourd'hui, ému par ses difficultés avec les ouvriers, pourrait, en regagnant son foyer obscur, en passant près de files de tramways immobilisés, à travers des rues sombres, se livrer pour son compte à une petite pensée créatrice et se rendre compte que lui et ses ouvriers n'auraient pas à se quereller au sujet de fabriques modernes et de mines, sans les étranges effets pratiques de la vaine curiosité des savants, des inventeurs et des ingénieurs.

Un DEPUTE: C'est intéressant.

M. GOOD: Oui, et si mon honorable ami le prenait à cœur, ce serait plus qu'intéressant, ce serait édifiant. Monsieur l'Orateur, j'ai fait remarquer, dans une occasion précédente en cette Chambre, que notre ministère des Finances, l'un des plus importants, celui qui s'occupe du problème entier de la perception et de la dépense des revenus—en particulier de la perception—chargé de toutes les opérations financières de ce Gouvernement n'a pas un seul expert, un seul homme ayant de toute la question une autre connaissance qu'une connaissance simplement routinière. Le ministre intérimaire des Finances est trop occupé, il n'a pas l'occasion d'acquérir les connaissances. Je ne lui impute pas à blâme son ignorance dont il convient touchant plusieurs de ces questions sur lesquelles il devrait être renseigné, ou quelque haut fonctionnaire de son département

M. MARLER: Permettez-moi de vous interrompre. Mon honorable ami prend-il le ministre intérimaire des Finances à partie pour son ignorance des questions financières? Prétend-il que les hauts fonctionnaires du département des Finances n'ont aucune connaissance des questions financières? C'est une assertion assez forte.

M. GOOD: Je parle des commentaires faits par le ministre intérimaire des Finances dans un débat antérieur. L'honorable député peut s'y reporter, s'il le veut.

M. MARLER: De quel débat s'agit-il?

M. GOOD: Le débat sur la motion de l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth). L'an dernier, j'avais quelque espoir—et je parle maintenant du projet d'une commission du tarif—que le Gouvernement songerait à créer quelque commission ou comité pour étudier non les droits, choses superficielles, mais la question générale de l'incidence de l'impôt.

C'est une question que j'ai moi-même discutée, l'année dernière, dans une circonstance semblable. Je n'ai entendu aucune observation pour ou contre; mais j'espérais qu'on trouverait moyen d'aborder l'examen de ces problèmes et qu'on verrait la fin de ces longues discussions et récriminations qui se renouvellent chaque année depuis si longtemps. C'est moi qu'on accuse d'obstruction systématique. Je répète que de telles méthodes inspirées par l'esprit de parti retardent les travaux parlementaires et nuisent à l'intérêt public.

J'ai soulevé cette question parce que j'espérais—comme c'est le cas du premier ministre certainement—que la discussion de nos méthodes fiscales nous apprendrait quelque chose. Cet objet a disparu de nos préoccupations; au lieu de cela il est question de constituer un organisme qui, d'après ce que je comprends, n'aura d'autre fonction que d'étudier l'effet pratique des droits du tarif douanier. Quant à moi, je prétends que la question la plus importante est de rechercher les meilleurs principes de fiscalité. En quoi consiste un bon système fiscal et un mauvais système fiscal? Voilà l'importante question. Nous ne la discutons pas ici. Elle est discutée un peu dans la Chambre; mais la proposition de créer une commission du tarif, déjà faite l'année dernière, est renouvelée cette année. Si j'étais convaincu que cet organisme serait constitué convenablement et s'attacherait à l'étude non seulement des droits du tarif mais aussi des principes de la fiscalité et de leur application juste et économique, je l'approuverais sans barguigner. Je suis prêt à voter une proposition dans ce sens, mais je ne puis approuver de mon suffrage la création d'une commission dont la tâche doit se borner à l'examen du tarif des douanes et d'émettre un avis pour la gouverne du département. Je regrette, monsieur l'Orateur, d'avoir à constater que le Gouvernement et ses prédécesseurs sont peu enclins à prendre conseil des hommes qui ne sont point au service de certains privilégiés. Qui consulte-t-on? Quels sont les intéressés qui viennent donner leur avis au Gouvernement? Les privilégiés, ceux au profit desquels on établit les droits de douane. C'est là qu'il faut changer quelque chose.

J'avais l'intention d'en dire davantage sur ce sujet, mais je vais couper court, et je pense faire plaisir à l'Assemblée en le faisant.

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): Notre collègue veut-il dire que le Gouvernement devrait prendre son avis avant de déposer le projet ministériel?

M. GOOD: Je répondrai au ministre de la Défense que j'ai étudié le sujet sans être circonvenu par aucune influence financière et plus complètement que plusieurs des gens d'affaires qui viennent ici solliciter le Gouvernement.

L'hon. M. MACDONALD: L'orateur nous a lu beaucoup de choses. Il nous a donné l'opinion des auteurs, mais quelle est la sienne?

M. GOOD: Les opinions que je professe, je les ai fait connaître à l'Assemblée et je continuerai de les soutenir tant que j'aurai un siège dans cette salle.

Je désire maintenant résumer en quelques mots la théorie protectionniste. J'ai déjà dit en commençant que j'allais tâcher d'expliquer comment il se fait que la théorie libre-échangiste a gagné si peu d'adeptes, tandis que le protectionnisme continue de faire des recrues. Et en cela je pense faire plaisir à nos collègues conservateurs. Je veux m'efforcer d'être aussi bref que possible. Dans ce but, j'ai résumé mes observations par écrit. Je vais montrer ce que je considère être la philosophie du libre-échange par opposition à celle du protectionnisme.

Je pose un premier jalon: faut-il légiférer dans l'intérêt général ou dans l'intérêt spécial d'une minorité? En deuxième lieu, est-ce que l'intérêt général du pays s'accommode mieux de l'abondance ou de la privation?

Je veux bien admettre que suivant la théologie, la morale, etc., il peut arriver que la misère, la douleur et les épreuves de toute sorte constituent un châtiment bienfaisant; mais je soutiens qu'en général—et là-dessus je ne serai pas contredit—que le but de tout programme économique est de procurer l'abondance au peuple et non la privation. J'entends par abondance le maximum de satisfaction en denrées et en services publics. Qui me contredira sur ce point? Cependant, est-ce qu'on n'entend pas chaque jour des gens nous recommander les privations? Ainsi, les conservateurs s'opposent à l'introduction abondante des produits venant de l'extérieur et qui feraient la vie moins chère. Ils protestent contre l'importation d'une main-d'œuvre bon marché. L'abondance est dénoncée comme un mal. On se plaint de tout côté de la surproduction. On s'élève de toute manière, directement et indirectement, contre la philosophie de l'abondance. Pourquoi ce paradoxe?

Il faut tenir compte de l'individu dans la société moderne. Il s'enrichit en proportion de la rémunération qu'il reçoit pour son labeur et qui dépend surtout du prix qu'il touche pour ses services ou pour le produit de son travail.

Et sur quoi les prix sont-ils basés? Ils dépendent surtout de la rareté. En ce qui regarde le producteur individuel, nous pouvons donc conclure que la rareté l'enrichit pourvu, cela va de soi, que cette rareté ne se fasse pas également sentir pour les produits de son propre labeur. Et si nous appliquons successivement le même raisonnement à tous les producteurs, nous édifions la théorie de la rareté et nous l'exploitons en relevant artificiellement les prix par l'intermédiaire des tarifs douaniers et ainsi de suite.

Le même raisonnement peut être avancé en ce qui regarde l'abondance. Dès qu'un produit est abondant, il se vend à meilleur marché de sorte que le producteur reçoit un prix moindre pour son labeur. Si tous les producteurs sont dans la même situation, ils subissent tous des pertes. Il s'ensuit donc que c'est l'abondance qui cause la ruine de la société.

Maintenant, en quoi ce raisonnement pèche-t-il? Tout simplement en ceci: Il ne tient pas compte du fait que l'homme est un consommateur aussi bien qu'un producteur tandis que notre raisonnement ne lui assigne que le dernier rôle.

A titre de producteur, un particulier peut s'enrichir du fait de la rareté. Il peut profiter des besoins de ses concitoyens. En tant que consommateur, il bénéficie de l'abondance car il achète alors à meilleur marché tout ce dont il a besoin. Et en étendant le raisonnement à tous les consommateurs, nous arrivons à édifier la théorie de l'abondance.

Si nous ne tenons compte que de l'intérêt égoïste des hommes en tant que producteurs, nous tirerons donc une conclusion laquelle sera toute autre, si nous considérons l'intérêt des particuliers en tant que consommateurs. Et c'est tout naturel, étant donné qu'à titre de vendeurs nous avons intérêt à vendre le plus cher possible et à souhaiter la rareté. En tant qu'acheteurs toutefois, notre intérêt exige les bas prix et l'abondance.

Or, sur quelle théorie; celle de l'abondance ou celle de la pénurie, devrait-on édifier la politique fiscale d'un pays? C'est la proposition que je soumets en toute sincérité à l'attention de mes amis, les conservateurs. La question n'est ni oisive ni imaginaire. Il s'agit d'une question brûlante dont le ministre des Finances, quel qu'il soit, est obligé de tenir compte dans la préparation des résolutions budgétaires. Et il est également impossible de la mettre sommairement au ren-

cart ou d'y répondre à la légère. Examinons donc la question et essayons d'y répondre d'une façon acceptable.

Si l'homme consommait tout ce qu'il produit; s'il n'était pas tenu d'échanger les produits de son labeur contre ceux de ses concitoyens, une seule réponse s'imposerait: la théorie de l'abondance serait la plus avantageuse. On se rendrait compte que le travail est un moyen et non une fin et que tout ce qui est de nature à épargner du travail nous conduirait dans la voie de progrès et de la prospérité. Prenons le cas du cultivateur travaillant pour son propre compte sur sa ferme. Quelle absurdité serait-ce pour cet homme d'appuyer un programme destiné à faire naître la rareté! Il trouverait assurément son profit à utiliser tous les instruments destinés à l'économie de la main-d'œuvre; c'est à lui de prendre tous les moyens d'économiser son temps et son travail. Avec la répartition de la main-d'œuvre toutefois; étant donné le cours du change et la diversité des emplois, la situation se complique. Pour ce qui est de tout objet de première nécessité, deux intérêts diamétralement opposés l'un à l'autre sont en présence. Prenons le cas du producteur. Son intérêt égoïste et immédiat vise à limiter autant que possible le nombre de ses concurrents et à augmenter autant que faire se peut le nombre des consommateurs. Que les approvisionnements soient limités et la demande incessante et voilà qu'aussitôt les prix sont à la hausse. Par contre, l'intérêt immédiat du consommateur réclame que les approvisionnements soient augmentés relativement à la demande afin que les prix baissent. Or, en tant que producteur, il peut arriver que nous agissions contrairement à l'intérêt de la société en cédant à la tentation de profiter des occasions qui s'offrent d'augmenter notre gain. Pour ne citer qu'un exemple, en tant que cultivateurs, il peut arriver que nous bénéficions financièrement d'une récolte manquée pourvu que la nôtre soit bonne. La guerre peut nous assurer des bénéfices au point de vue financier, du moment qu'elle ne touche pas nos fermes. La destruction des navires peut nous être profitable, comme la chose s'est produite pendant la guerre, du moment que nos récoltes ne sont pas en jeu. Les incendies dévastateurs et les secousses sismiques peuvent assurer des bénéfices financiers aux charpentiers, aux maçons et aux constructeurs. Comme avocats, il se peut que l'accroissement des querelles et des procès fassent notre bonheur au point de vue financier. Et dans cet ordre d'idées, je citerai un passage du vieil auteur français, Montaigne, qui écrivait:

> Le boutiquier ne prospère que par les déportements de la jeunesse; le cultivateur par le prix élevé du blé; l'architecte par la destruction des maisons et les officiers de justice par les procès et les querelles.

Les producteurs, cela va de soi, jouent leur rôle à l'égard de la société en tant qu'ils sont des travailleurs efficaces. Par exemple, si un cultivateur obtient des récoltes au-dessus de la moyenne à cause de son intelligence supérieure ou de son travail, et qu'il reçoive une plus grande récompense pour son labeur, sa prospérité personnelle coïncide avec celle de la société en général. Mais, comme il profite de la hausse des prix de ses produits, il le fait aux dépens de ses concitoyens et ses agissements sont contraires à l'intérêt de la société. Comme producteurs, certains de nos agissements vont respectivement à l'appui et à l'encontre de l'intérêt de la société.

Mais dès que nous en venons à considérer l'intérêt immédiat du consommateur, nous constatons qu'il s'harmonise parfaitement avec l'intérêt de la société en général. A titre de consommateur, nous avons tous les mêmes intérêts pour ainsi dire. Nous avons tous besoin de nourriture, des vêtements, de logis et de plusieurs choses nécessaires à la vie et à son confort. Bien que les producteurs aient cent occupations diverses, tous dépensent à peu près de la même manière l'argent qu'ils gagnent. Les consommateurs désirent que les marchés soient bien approvisionnés. Nous souhaitons de bonnes récoltes et des machines qui économisent la main-d'œuvre. Nous nous réjouissons de moyens faciles et rapides de transport et de communication. Il est possible que les consommateurs aient des désirs exagérés sans que cela soit en antagonisme avec le bien public. Nous fût-il possible d'obtenir le confort et les choses nécessaires à la vie aussi aisément que l'air que nous respirons, il n'y aurait là rien d'incompatible avec l'intérêt général puisque tous les consommateurs en bénéficieraient également.

La politique du pays devrait donc être basée sur les intérêts du peuple comme consommateurs plutôt que producteurs.

Le premier ministre a parcouru le pays il n'y a pas longtemps, en 1921, je crois, en assurant qu'il allait protéger les consommateurs. Je lui dirai, de même qu'à son Gouvernement et tout particulièrement au parti conservateur, que le bien-être du consommateur devrait être le fondement de la politique nationale. Il n'y a que de cette façon que l'on garantira le bien-être du pays et que l'on se conformera à la devise: "Le plus grand bien du plus grand homme". Le protectionniste se trouve donc pris dans ce dilemme: Les tarifs protecteurs sont cause de la rareté ou non. Dans l'affirmative, alors, il s'ensuit un mal général; sinon, l'approvisionnement n'est pas restreint et le producteur ne fait pas

de profits. Ils sont ou nuisibles ou inutiles. J'avouerai qu'il y a des circonstances—j'y viendrai plus tard—dans lesquelles ce dilemme ne s'applique pas ou très peu. A ce sujet, je m'étais proposé de lire un passage d'un ouvrage que j'ai cité à la dernière session et qui est intitulé: Les sophismes de la protection par Frédéric Bastiat, auteur français dont les ouvrages datent de 1840 environ.

Une VOIX: Insérez ce livre au hansard.

M. GOOD: Je serais bien aise avec le consentement de la Chambre d'insérer dans le Débats un certain extrait de cet ouvrage, mais je suppose que ce serait enfreindre le règlement. J'en ai cité une partie l'an dernier, et je me propose de tout lire aujourd'hui.

Un DEPUTE: Pas tout le livre?

M. GOOD: Le chapitre en entier. J'aimerais qu'il soit imprimé dans les Débats, mais je ne puis insister. Je violerais peut-être le règlement. Je serai obligé de lire ou de le laisser de côté.

Des VOIX: Lisez-le.

Des DEPUTES: Non, non.

M. GOOD: Les opinions sont partagées. Comme il est encore de bonne heure, je vais le citer.

M. LOGAN: Contentez-vous de le publier dans les Débats.

M. GOOD: Je le voudrais bien si c'était possible.

M. LOGAN: Personne ne s'y oppose.

M. GOOD: Puis-je l'insérer au hansard sans le lire?

M. l'ORATEUR: Du consentement unanime.

M. McBRIDE: Dois-je comprendre que l'honorable député va inclure tout le livre dans le hansard?

M. GOOD: Juste une petit chapitre, comme voit mon collègue.

M. l'ORATEUR: Si je ne me trompe, les honorables députés sont unanimes à permettre que cet extrait soit inséré dans les Débats.

M. GOOD: Je tiens à être le plus bref possible tout en ne détruisant pas la force de mon argument. Voici le passage:

Chapitre VII. — Pétition de fabricants de chandelles, bougies, lampes, chandeliers, reverbères, mouchettes, éteignoirs, et des produits de suif, huile, résine, alcool, et généralement de tout ce qui concerne l'éclairage.

A messieurs les membres de la Chambre des députés, Messieurs,

Vous êtes dans la bonne voie. Vous repoussez les théories abstraites, l'abondance, le bon marché vous touchant peu. Vous vous préoccupez surtout du sort du producteur. Vous le voulez affranchi de la concurrence extérieure, en un mot, vous voulez réserver le marché national au travail national.

Nous venons vous offrir une admirable occasion d'appliquer votre... comment dirons-nous? Votre théorie? non, rien n'est plus trompeur que la théorie; votre doctrine? Votre système? Votre principe? Mais vous n'avez pas les doctrines, vous avez horreur des systèmes, et, quant aux principes, vous déclarez qu'il n'y en a pas en économie sociale; nous dirons donc votre pratique,— votre pratique sans théorie et sans principe.

Nous subissons l'intolérable concurrence d'un rival étranger placé, à ce qu'il paraît, dans des conditions tellement supérieures aux nôtres, pour la production de la lumière qu'il en inonde notre marché national à un prix fabuleusement réduit; car, aussitôt qu'il se montre, notre vente cesse, tous les consommateurs s'adressent à lui, et une branche d'industrie française dont les ramifications sont innombrables est tout à coup frappée de la stagnation la plus complète. Ce rival, qui n'est autre que le soleil, nous fait une guerre si acharnée que nous soupçonnons qu'il nous est suscité par la perfide Albion (bonne diplomatie par le temps qui court) d'autant qu'il a pour cette île orgueilleuse des ménagements dont il se dispense envers nous.

" Nous demandons qu'il vous plaise de faire une loi qui ordonne la fermeture de toutes fenêtres, lucarnes, abat-jour, contre-vents, volets, rideaux, vasistas, œils-de-bœuf, stores, en un mot, de toutes ouvertures, trous, fentes et fissures par lesquelles la lumière du soleil a coutume de pénétrer dans les maisons, au préjudice des belles industries dont nous nous flattons d'avoir doté le pays, qui ne saurait sans ingratitude nous abandonner aujourd'hui à une lutte si inégale.

Veuillez, messieurs les députés, ne pas prendre notre demande pour une satire, et ne la repoussez pas du moins sans écouter les raisons que nous avons à faire valoir à l'appui.

Et d'abord, si vous fermez autant que possible, tout accès à la lumière naturelle, si vous créez ainsi le besoin de lumière artificielle, quelle est en France l'industrie qui, de proche en proche, ne sera pas encouragée?

S'il se consomme plus de suif, il faudra plus de bœufs et de moutons et, par suite, on verra se multiplier les prairies artificielles, la viande, la laine, le cuir, et surtout les engrais, cette base de toute richesse agricole.

S'il se consomme plus d'huile, on verra s'étendre la culture du pavot, de l'olivier, du colza. Ces plantes riches et puissantes viendront à propos mettre à profit cette fertilité que l'élève des bestiaux aura communiquée à notre territoire.

Nos landes se couvriront d'arbres résineux, de nombreux essaims d'abeilles recueilleront sur nos montagnes des trésors parfumés qui s'évaporent aujourd'hui sans utilité, comme les fleurs d'où ils émanent.

Il est donc pas une branche d'agriculture qui ne prenne un grand développement.

Il en est de même de la navigation; des millions de vaisseaux iront à la pêche de la baleine, et dans peu de temps nous aurons une marine capable de soutenir l'honneur de la France et de répondre à la patriotique susceptibilité des pétitionnaires soussignés, marchands de chandelles, etc.

Mais que dirons-nous de *l'article Paris?* Voyez d'ici les dorures, les bronzes, les cristaux en chandeliers, en lampes, en lustres, en candelabres, briller dans de spacieux magasins, auprès desquels ceux d'aujourd'hui ne sont que des boutiques.

Il n'est pas jusqu'au pauvre résinier, au sommet de sa dune, ou au triste mineur, au fond de sa noire galerie, qui ne voit augmenter son salaire, son bien-être.

Veuillez y réfléchir, messieurs, et vous resterez convaincus qu'il n'est peut-être pas un Français, depuis

l'opulent actionnaire d'Anzin jusqu'au plus humble débitant d'allumettes, dont le succès de notre demande n'améliore la condition.

Nous prévoyons vos objections, messieurs; mais vous ne nous en opposerez pas une seule que vous n'alliez la ramasser dans les livres usés des partisans de la liberté commerciale. Nous osons vous mettre au défi de prononcer un mot contre nous qui ne se retourne à l'instant contre vous-mêmes et contre le principe qui dirige toute votre politique.

Nous direz-vous que, si nous gagnons à cette protection, la France n'y gagnera point, parce que le consommateur en fera les frais?

Nous vous répondrons:

Vous n'avez plus le droit d'invoquer les intérêts du consommateur. Quand il s'est trouvé aux prises avec le producteur, en toutes circonstances vous l'avez sacrifié. Vous l'avez fait encourager le travail, pour accroître le domaine du travail. Par le même motif, vous devez le faire encore.

Vous avez été vous-mêmes au devant de l'objection. Lorsqu'on vous disait: le consommateur est intéressé à la libre introduction du fer, de la houille, du sésame, du froment, des tissus. — Oui, disiez-vous, mais le producteur est intéressé à leur exclusion. — Eh bien, si les consommateurs sont intéressés à l'admission de la lumière naturelle, les producteurs le sont à son interdiction.

Mais, disiez-vous encore, le producteur et le consommateur ne font qu'un. Si le fabricant gagne par la protection, il fera gagner l'agriculteur. Si l'agriculteur prospère, elle ouvrira des débouchés aux fabriques. — Eh bien! si vous nous conférez le monopole de l'éclairage pendant le jour, d'abord nous achèterons beaucoup de suifs, de charbons, d'huiles, de résines, de cire, d'alcool, d'argent, de fer, de bronzes, de cristaux, pour alimenter notre industrie, et, de plus, nous et nos nombreux fournisseurs, devenus riches, nous consommerons beaucoup et répandrons l'aisance dans toutes les branches du travail national.

Dites-vous que la lumière du soleil est un don gratuit, et que repousser des dons gratuits, ce serait repousser la richesse même sous prétexte d'encourager les moyens de l'acquérir?

Mais prenez garde que vous portez la mort dans le cœur de votre politique; prenez garde que jusqu'ici vous avez toujours repoussé le produit étranger parce qu'il se rapproche du don gratuit. Pour obtempérer aux exigences des autres monopoleurs, vous n'aviez qu'un demi-motif; pour accueillir notre demande, vous avez un motif complet, et nous repousser précisément en vous fondant sur ce que nous sommes plus fondés que les autres, ce serait poser l'équation; plus fois plus égale — ; en d'autres termes, ce serait entasser absurdité sur absurdité.

Le travail et la nature concourent en proportions diverses, selon les pays et les climats, à la création d'un produit. La part qu'y met la nature est toujours gratuite; c'est la part du travail qui en fait la valeur et se paie.

Si une orange de Lisbonne se vend à moitié prix d'une orange de Paris, c'est qu'une chaleur naturelle et par conséquent gratuite fait pour l'une ce que l'autre doit à une chaleur artificielle et partant coûteuse.

Donc, quand une orange nous arrive de Portugal, on peut dire qu'elle nous est donnée moitié gratuitement, moitié à titre onéreux, ou, en d'autres termes, à moitié prix relativement à celle de Paris.

Or, c'est précisément de cette demi-gratuité (pardon du mot) que vous arguez pour l'exclure. Vous dites: Comment le travail national pourrait-il soutenir la concurrence du travail étranger quand celui-là a tout à faire, et que celui-ci n'a à accomplir que la moitié de la besogne, le soleil se chargeant du reste? — Mais si la demi-gratuité vous détermine à repousser la concurrence, comment la gratuité entière vous porterait-elle à admettre la concurrence? Ou vous n'êtes pas logiciens, ou vous devez, repoussant la demi-gratuité comme nuisible à notre travail national, repousser *à fortiori* et avec deux fois plus de zèle la gratuité entière.

Encore une fois, quand un produit, houille, fer, froment ou tissu, nous vient du dehors et que nous pouvons l'acquérir avec moins de travail que si nous le faisions nous-mêmes, la différence est un don gratuit qui nous est conféré. Ce don est plus ou moins considérable, selon que la différence est plus ou moins grande. Il est du quart, de moitié, des trois quarts de la valeur du produit, si l'étranger ne nous demande que les trois quarts, la moitié, le quart du paiement. Il est aussi complet qu'il puisse l'être, quand le donateur, comme fait le soleil pour la lumière, ne nous demande rien. La question, et nous la posons formellement, est de savoir si vous voulez pour la France le bénéfice de la consommation gratuite ou les prétendus avantages de la production onéreuse. Choisissez, mais soyez logiques; car, tant que vous repousserez, comme vous le faites, la houille, le fer, le froment, les tissus étrangers, en proportion de ce que leur prix se rapproche de zéro, quelle inconséquence ne serait-ce pas d'admettre la lumière du soleil, dont le prix est à zéro, pendant toute la journée?

J'ai aussi ici une très courte citation se rapportant au même sujet et que j'ai tirée d'un ouvrage très intéressant écrit par un Belge du nom d'Henri Lambert, qui a été très en vue durant la guerre. Le titre du livre est: *Pax Economica*. C'est une étude des rapports entre le commerce international et la paix internationale et c'est un sujet important. Je trouve à la page 37 de ce volume le passage suivant:

> Nier les avantages de l'échange international et par conséquent du libre-échange, c'est, en réalité, nier les avantages de la repartition de la main-d'œuvre et l'augmentation de productivité qui en résulte. C'est par conséquent nier ce qui est évident. Un pays qui décide de se suffire à lui-même doit se résigner à une productivité et à un niveau de richesse inférieurs. Si ce pays continue de prospérer, ce sera à cause d'avantages naturels, de la haute intelligence et de l'énergie laborieuse de ses habitants; à cause du libre-échange à l'intérieur en dépit de ses efforts pour se suffire à lui-même.

J'aborde maintenant la seconde partie de mon raisonnement. Si la philosophie et le raisonnement protectionnistes sont si entièrement discrédités, comment se fait-il que la protection ait eu et ait encore tant d'emprise sur le monde? C'est une question intéressante et très importante. Je tiens à faire part à mes honorables collègues de quelques-unes des raisons pour lesquelles, bien qu'elle soit logiquement discréditée, la philosophie protectionniste a encore une si grande emprise sur la généralité des gens.

La motion que le très honorable leader de l'opposition (M. Meighen) a fait inscrire au Feuilleton déclare, ce qui est évident, que le régime de la protection est très étendu et très populaire. Je ne le conteste pas. Je veux examiner pourquoi il est si populaire, alors qu'il y a tant de bonnes raisons qui militent contre lui. J'en énumérerai les motifs. D'abord, les bénéfices résultant de la protection sont localisés et concentrés, tandis que

les pertes sont réparties entre beaucoup d'individus. A ce sujet, je citerai le passage suivant de l'ouvrage de Henry George, intitulé: Protection ou Libre-échange, que je recommande à mes collègues:

Ceux qui ont un intérêt spécial au maintien des tarifs protecteurs n'ont aucune peine à croire que la protection est d'un intérêt général. Leurs intérêts privés sont si directement engagés qu'ils s'occupent activement de répandre leurs doctrines et comme ils ont de vastes ressources à leur disposition (les industries protégées étant celles où de grands capitaux sont engagés), comme ils sont prêts à l'occasion à semer l'argent pour propager leurs vues, non par générosité, mais par pur esprit d'affaires, ils exercent une influence considérable sur les organes de l'opinion publique. Le libre-échange, au contraire, n'offre d'avantage spécial à aucun intérêt particulier et, dans l'état actuel de la société, au point de vue moral, les avantages ou les préjudices que les hommes partagent en commun avec leurs égaux ne sont pas ressentis par eux avec la même intensité que ceux qui les affectent d'une façon spéciale et personnelle.

Je recommande ce passage à nos collègues conservateurs comme étant l'exposé puissant et clair d'une vérité patente. Laissez-moi donner un exemple pour mieux la faire comprendre. Prenons les droits sur les chaussures qui intéressent tant l'honorable ministre de la Justice (M. Lapointe) ou du moins d'après ce qu'on prétend. Supposons que, moyennant certains droits sur ces articles, un fabricant soit mis à même de gagner $25,000 par année et supposons qu'à cause de ces droits les acheteurs de chaussures soient exposés à perdre $50,000 par an. Cette somme divisée entre 200,000 acheteurs représente une perte de 25c. pour chacun. Or, il est probable que l'acheteur dira que c'est insignifiant et que cela ne vaut pas la peine de s'en occuper. Les acheteurs ne sont pas organisés et une perte de 25c. chacun ne les embarrasserait guère. Mais un gain de $25,000 par an pour un seul homme est une somme considérable et naturellement il se battra pour l'avoir. Il contribuera à la caisse électorale du parti et rentrera dans ses déboursés. Voilà un exemple de la vérité si bien exposée par Henry George dans la passage que j'ai cité.

Je voudrais aussi citer un très intéressant article de fond du *Montreal Witness* qui a été publié il y a quelques années, pendant la campagne électorale de 1911, je crois:

OU EST LE CONSOMMATEUR?

On raconte qu'une fois, dans les temps très reculés de l'âge d'or, les humains étaient convenus de crier tous en même temps. On pensait qu'ainsi le son atteindrait la lune et provoquerait une réponse de la part des habitants de cette sphère. L'époque du cri général arriva; c'était le moment où l'immense clameur devait éclater. Que se passa-t-il? Rien! Une Norvégienne et un jeune Espagnol furent les seuls à ouvrir la bouche. Tous les autres écoutaient.

C'est un peu ce qui est arrivé à la foule des consommateurs canadiens relativement aux séances de la commission du tarif. Les manufacturiers sont là. Ils sont tous en rang devant la barre qui attendent leur tour. Tout est représenté: le bois, la chaussure, le vêtement, les conserves, le verre, les moissonneuses et le ciment. Aussitôt que l'un s'asseoit, son voisin se lève précipitamment. Mais où sont les millions de gens qui peinent pour assurer la prospérité que ces messieurs chérissent si ardemment?

L'ouvrier ne peut-il pas lâcher sa pioche pendant une heure et venir dire à la commission que tous ces fabricants repus vivent de son labeur? Son chapeau, ses chaussures, ses bretelles, ses chaussettes, sa salopette, la pioche qu'il manie, les matériaux et les meubles de son logis étroit, sont autant de conduits de sa maigre bourse à leurs portefeuilles bien garnis. Il ne peut pas entrer dans une boutique sans en être accompagnés. Sur le plus petit achat qu'il fait ils prélèvent leur part de l'argent qu'il verse. Ils assistent aux séances de la commission du tarif pour se plaindre que si le manœuvre ne les aide pas, ils crèveront de faim.

Hélas, les consommateurs sont si nombreux qu'ils constituent un anonymat. Non organisés, disséminés, esclaves du travail, sans fonds pour pouvoir se procurer les services des sommités juridiques et littéraires, ils persévèrent dans leur labeur. Aussi le pays est délivré du ravage et de la dévastation que causerait un abaissement de tarif et messieurs les manufacturiers sont sauvés de la famine.

Maintenant je prétends encore une fois que la politique douanière devrait s'inspirer des intérêts des consommateurs et non des intérêts des producteurs. C'est la seule base sur laquelle on puisse concilier les intérêts de tous les citoyens.

Voici ma seconde raison: l'appel des protectionnistes est dirigé vers des intérêts locaux, personnels ou égoïstes. Ceci se superpose jusqu'à un certain point à la raison précédente, mais à ce sujet, je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait évident que, très souvent, les producteurs se font une notion exagérée des avantages de la protection. Ainsi par exemple, ce n'est pas la protection nominale totale qui devrait intéresser un producteur à son propre point de vue égoïste, mais c'est la protection nette. En réalité, l'ex-ministre des Finances (l'hon. sir Henry Drayton) pendant un discours prononcé il y a quelque temps, a fait observer que certains manufacturiers de cuivre jouissaient d'une protection de 10 p. 100 alors qu'ils devaient payer un prix supplémentaire, à cause d'un tarif de 15 p. 100 sur leurs matières premières, et il a prétendu à juste titre que leur protection s'était évanouie. Nos amis les protectionnistes vont parcourir le pays promettant ceci, cela et autre chose encore dans chaque endroit. On fera appel aux intérêts égoïstes de chaque endroit ou de chaque industrie et ils ignorent ou oublieront le fait, comme du reste leurs auditeurs l'oublieront et l'ignoreront, que la protection accordée à un endroit annule celle qui existe à un autre. Je recommande cela à l'étude de mes honorables amis. Si je prends part à la campagne j'attirerai l'attention des électeurs sur la fausseté de cet argument et je puis citer

l'ex-ministre des Finances lui-même comme ayant élucidé ce point dans son discours. Examinons-le relativement à la fabrication du fer-blanc en feuilles et des boîtes de fer-blanc, industie fort importante au pays pour les producteurs de fruits. Si mes amis conservateurs offrent au fabricant de boîtes en fer-blanc une protection de, disons 30 p. 100 et la même chose aux fabricants de fer-blanc en feuilles, qu'adviendra-t-il de la première offre? Pour ma part je trouve que cela ressemble pas mal à la fameuse brique d'or.

Pendant des années nous avons entendu la phrase fameuse: "Protection adéquate pour toutes les industries canadiennes". A l'une des premières assemblées politiques auxquelles j'ai assisté, nous avons entendu parler sir Robert Borden, et c'était sa devise, son cri de guerre en cette occasion. C'est une devise très plausible et fort attrayante, mais qu'en reste-t-il quand vous vous donnez la peine de l'analyser froidement et sans préjugé? Qu'est-ce qui se passerait réellement si nous avions la "protection adéquate" pour toutes les industries du pays, si le fermier était protégé contre l'exploitation du manufacturier, et le manufacturier contre l'exploitation d'autres manufacturiers au pays ou à l'étranger? Quels avantages la protection adéquate donnerait-elle si elle était possible, et elle ne l'est pas. Est-ce que cela en vaudrait la peine? Je ne le pense pas et je ne crois pas que cela offre des avantages à aucune industrie. Pendant bien des années j'ai eu présente à ma pensée cette image de la "protection adéquate pour toutes les industries canadiennes". Je me figurais un cercle formé de serpents, chacun avalant son voisin par la queue et avec la même rapidité. Nous devons supposer que chaque serpent commence à la queue de celui qui le précède et avale avec la même vitesse de façon à ce qu'aucun ne puisse prendre d'avance sur l'autre. Que va-t-il se produire? Les honorables députés peuvent se l'imaginer. Ils verront que le procédé va s'arrêter à un moment ou un autre. C'est exactement ce qui se produirait pour la protection de toutes les industries canadiennes si elle était possible, mais elle ne l'est pas. Je le demande à nos amis les conservateurs; peuvent-ils protéger l'industrie locale, peuvent-ils protéger le cultivateur, le producteur de blé quand il exporte la majeure partie de ses produits? Peuvent-ils protéger la moitié des industries du Canada? Qu'ils commencent à mettre en pratique cette devise, cette politique attrayante à l'industrie canadienne et quels seront les résultats? Simplement que ceux qui sont habiles à tirer les ficelles auront tous les avantages. Quand il discute sa motion, le leader de l'opposition prétend qu'il peut protéger le cultivateur, protéger tout le monde, mais je prétends qu'il en est incapable et que s'il en était capable cela ne servirait de rien.

Voici maintenant ma troisième raison: La protection se développe en militarisme économique. A ce sujet, je désire soumettre à la Chambre une expression d'opinion fort concise qui vient d'un économiste anglais, J. A. Hobson et qu'on trouve dans son livre: La démocratie après la Guerre. Je cite:

> L'explication se trouve dans l'opposition entre les intérêts de certaines classes dans chaque nation et le bien-être de la nation tout entière, ainsi que dans l'habileté de ces classes à imposer leurs intérêts de classes aux hommes d'Etat de leur pays. La protection est une politique néfaste pour un pays. Elle diminue son rendement total de richesses, la distribue mal, impose un mode d'impôt secret, onéreux et ruineux; crée la corruption politique, établit des monopoles et provoque le mauvais vouloir et les querelles avec les autres pays. Mais c'est une bonne politique pour les capitalistes dans certaines industries bien organisées car, grâce à la pression politique, ils peuvent préparer un tarif qui leur permet d'élever leurs prix et d'augmenter leurs profits aux dépens d'industries plus faibles et du public consommateur. Une partie du profit illicite que cela rapporte peut servir à maintenir et mettre en vigueur des influences politiques ou à répandre une propagande représentant la protection comme une saine politique nationale et impériale. L'inimitié que les tarifs engendrent chez les nations voisines et les représailles qu'ils évoquent servent à entretenir cette illusion que le commerce est tout d'abord une forme de concurrence, non pas une coopération, et que les autres nations sont des concurrentes hostiles. Les conflits diplomatiques et parfois militaires qui naissent des guerres de tarif confirment cette illusion. Ainsi la protection, d'un système peu scrupuleux d'exploitation au profit d'une classe qu'elle était, est devenue politique de patriotisme. Enfin, si les circonstances s'y prêtent, elle peut finir par être considérée comme une nécessité par l'Etat, car les pays qui arrêtent le cours naturel du commerce entre voisins paralysent leur progrès, se privent de débouchés, se font tort économiquement, vivent dans la crainte que les influences levés dans ces états voisins ne soient assez fortes pour obliger leurs gouvernements à intervenir.

A ce propos, je rappellerai la rivalité économique entre l'Angleterre et l'Allemagne, avant la Grande guerre, et ses conséquences. "Les allemands voulaient une place au soleil"; et que de sacrifices cela nous a coûté, à nous et à d'autres aussi? Je soutiens, monsieur l'Orateur, que l'idée protectionniste, en produisant ces fruits, a fortement contribué à amener cete épouvantable catastrophe. Je continue:

> Représentez-vous un groupe d'états puissants ayant chacun sa politique étrangère et sa politique fiscale à la merci de grosses influences commerciales, et vous voyez aussitôt le danger général de la situation. Chaque état, prévoyant la possibilité d'être envahi par un ou plusieurs autres doit se préoccuper, non seulement de sa défense militaire, mais de sa défense économique. Ainsi s'établit le régime protectionniste, sous prétexte d'assurer principalement l'indépendance industrielle, agricole et commerciale du pays. Le système protectionniste devient alors un instrument essentiel de défense, une arme économique.

C'est à cela que la Chambre et surtout le parti conservateur nous conduisent: à la

guerre entre états, à une catastrophe générale. Ils sont dans la mauvaise voie, bien que je ne doute pas de la sincérité de leurs motifs. Je ne soupçonne nullement les motifs des protectionnistes, dont plusieurs sont de mes propres amis, mais leur raisonnement est erroné et il conduit le monde au désastre. J'en viens maintenant à mon principal et dernier point.

Quelques VOIX: Ah! très bien.

M. GOOD: Je crains qu'il ne m'entraîne plus loin que ne l'aimeraient mes honorables amis, mais je m'efforcerai d'être aussi bref que possible. Si l'idée protectionniste a tant d'emprise sur le monde moderne, c'est parce que la doctrine libre-échangiste, telle qu'elle est généralement comprise, prônée et appliquée ne répond aucunement aux besoins de la société actuelle. Le libre-échange que conçoivent mes amis conservateurs et quelques-uns de mes amis libéraux ne correspond vraiment pas, je l'admets, aux besoins actuels; tandis que, tout en se trompant, tout en s'inspirant de principes faux, les protectionnistes s'efforcent loyalement; je crois, d'y répondre. Que l'on me permette de développer cette idée.

Une VOIX: Voici un autre livre.

M. GOOD: Oui, monsieur l'Orateur, j'en citerai, des livres. Les livres sont mes amis et j'aimerais à croire que tous ceux qui désirent étendre le champ de leurs connaissances en ce monde devraient s'en faire des amis.

M. LOVETT: Quand mon honorable ami se propose-t-il d'entreprendre ce champ nouveau?

M. GOOD: Mon honorable ami ne s'aperçoit pas que je m'y mets?

Une VOIX: Passez-y la charrue Brantford.

M. GOOD: Je crois, monsieur l'Orateur, que je terminerai plus vite si l'on me permet de citer des extraits de ce livre, qui expose l'idée plus clairement; plus brièvement et d'une façon beaucoup plus précise que je ne saurais le faire. Je citerai Henry George dans son ouvrage: "Protection ou libre-échange", au chapitre: "Insuffisance de la thèse libre-échangiste."

Les libre-échangistes attribuent d'ordinaire la persistance avec laquelle le public a confiance dans la protection, à l'ignorance populaire et au parti que savent en tirer certains intérêts particuliers. Cette explication est à peine de nature à satisfaire un esprit non prévenu. Ce n'est que la vérité qui est née viable, et jamais l'erreur. Bien qu'une erreur reçue ait toujours pour elle la force de l'habitude et de l'autorité, et que la lutte contre elle soit toujours difficile au début, cependant la tendance de toute discussion où l'erreur et la vérité sont mises face à face, est de faire ressortir encore davantage la vérité. Le fait qu'une théorie qui semble radicalement fausse conserve la faveur de l'opinion publique en dépit de longues et de sérieuses discussions, devrait, ce me semble, engager ses adversaires à se demander si leurs arguments ont réellement été à la racine de la croyance populaire, et si cette croyance ne tire pas sa force de vérités dont ils n'ont pas tenu compte ou bien d'erreurs non encore dévoilées qui passent toujours pour des vérités. Au lieu de se poser ces questions, ils ne songent qu'à attribuer la force de résistance de cette théorie à la prétendue incapacité des masses de reconnaître où est la vérité.

Je démontrerai plus loin que l'idée de la protection tire sa force, en effet, de doctrines qui ont été activement enseignées et défendues avec zèle par les économistes mêmes qui l'ont attaquée (et qui, pour ainsi parler, ont défendu vigoureusement la protection de la main droite tout en la criblant de coups de la main gauche), et de certaines façons de penser qu'adversaires et partisans de la protection n'ont jamais pris la peine, les uns plus que les autres, d'examiner d'un peu près. Ce que je désire faire ressortir maintenant, c'est l'insuffisance des arguments par lesquels les libre-échangistes espèrent convaincre les travailleurs que le travail est intéressé à l'abolition de la protection.

Je me proposais de citer un peu plus longuement, mais je résumerai.

Une VOIX: Allez donc!

M. GOOD: Ces interruptions constantes, monsieur l'Orateur, incitent à prolonger le débat. J'abrégerai cependant en disant que les protaganistes du libre-échange se bornent à exposer sa tendance. Le libre-échange est absolument juste. Il doit produire certains résultats, et il tend à les produire, mais il peut se présenter des obstacles. Une pierre tombe d'elle-même, mais je puis la retenir avec ma main. Et Henry George fait remarquer que, dans certaines conditions, la tendance naturelle vers le libre-échange est contrecarrée. Permettez-moi de lire le dernier paragraphe de ce chapitre. Il a parlé de la façon dont la croyance en la protection a survécu en dépit de toutes ces attaques. Il poursuit:

C'est d'ailleurs une conclusion que l'on peut tirer des arguments dont se servent les protectionnistes eux-mêmes. Battus sur le terrain du raisonnement, les protectionnistes s'en tirent par une déclaration qui consiste

Mes honorables amis du parti conservateur, naturellement, recourent au même moyen—

généralement en ceci. Mes honorables amis du parti conservateur, naturellement, recourent au même moyen que le libre-échange peut être bon en théorie, mais qu'il est mauvais dans la pratique. Présentée sous cette forme, cette opinion ne tient pas debout. Une théorie n'est pas autre chose qu'une explication des rapports que les faits ont entre eux, et rien n'est vrai en théorie qui ne soit vrai en pratique. Mais les libres-échangistes posent en réalité la question, et on leur répond par cette sorte de fin de non-recevoir. La véritable question est de savoir si la thèse que soutiennent les libres-échangistes fait entrer en ligne de compte toutes les conditions existantes. Ce que le protectionniste veut dire, quand il parle de la différence qui existe entre la théorie et la pratique, ou du moins le fait sur lequel il désire attirer l'attention, c'est que la théorie du libre-échange ne tient pas compte de tous les faits existants. Et en cela, il a raison.

Dans les conditions actuelles de la société, il y a, en effet, deux faces à la question du tarif, telle qu'elle se présente à nous; il en résulte que ceux qui ne regardent qu'une des deux faces et ferment les yeux pour ne pas voir l'autre, peuvent continuer, avec une égale assurance, à professer des opinions différentes.

On peut, sans trop se tromper, définir la distinction qui existe entre eux, en disant que les uns sont occupés exclusivement de la théorie et les autres de la pratique; c'est ce que nous verrons clairement quand nous aurons examiné la thèse véritable, celle qui tient compte de tous les faits existants; nous verrons alors non seulement pourquoi de très honnêtes gens ont professé des opinions diamétralement opposées sur la question de la protection et du libre-échange, mais aussi pourquoi ceux qui ne défendent particulièrement ni l'une ni l'autre politique ont éprouvé le désir de s'appesantir sur le projet spécial qui permettait de réconcilier des différentes honnêtes opinions.

Maintenant, permettez-moi quelques commentaires. Depuis quelques années, nous avons eu, dans cette Chambre, un débat entre protectionnistes et gens à tendances libres-échangistes. Les deux camps sont honnêtes, sincères et désireux de promouvoir les intérêts du pays et, cependant, l'un considère un côté de la médaille, comme le fait remarquer Henry George, et l'autre, le côté opposé. Et cependant si les deux faisaient volte face et étudiaient les deux côtés de la question, ils finiraient probablement par s'accorder. Maintenant, monsieur l'Orateur, je sais que la Chambre est opposée à ce que je poursuive mes remarques à cette heure avancée, mais j'ai dit au début que je n'étais pour rien dans cette situation. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de regretter que les gens honnêtes des différentes parties de la Chambre qui désirent faire quelque chose pour leur pays diffèrent si radicalement d'opinion sur un sujet de cette nature, et je dirai que dans ce petit livre, si les honorables députés veulent bien le lire, l'étudier et le méditer, il y a espoir de réconciliation, espoir de trouver un remède au problème du chômage que mes honorables amis les conservateurs soulèvent à tout propos, sans cependant recourir au remède qu'ils considèrent comme unique en la circonstance. Maintenant, je désire conclure mes remarques le plus tôt possible. Je vais donner lecture du dernier paragraphe du chapitre suivant intitulé "Réelle faiblesse du libre-échange":

Le commerce est un moyen de production qui économise le travail, et l'effet que produisent sur lui les tarifs protecteurs est incontestablement de diminuer la force productrice. Pourtant, quelqu'important que soit le rôle joué par la production dans l'affaiblissement de la force productrice d'un pays, on ne saurait le comparer au gaspillage des forces productrices que l'on attribue communément à l'excès même de la production. L'existence des tarifs ne suffit pas à elle seule pour expliquer cette paralysie des forces industrielles qui, dans toutes les branches de l'industrie, semble provenir de l'excès de la production sur la consommation, et qui fait naître de tous côtés des combinaisons ayant pour but de restreindre cette production. Et, en considérant ce fait, pouvons-nous dès lors nous dire absolument certains que l'abolition de la protection aurait un autre résultat que d'augmenter temporairement la production de la richesse?

Puis-je de nouveau soumettre ceci à mes honorables amis les protectionnistes? Je crois que jusqu'à un certain point ils ont raison lorsqu'ils prétendent que dans certaines conditions il vaut beaucoup mieux subir la perte économique que cause le tarif protecteur plutôt que de subir la perte économique provenant du chômage. Je crois que cet exposé est juste. J'admire le but poursuivi s'il est impossible de remédier autrement au problème du chômage —s'il y a excès de production, si les gens sont forcés de chômer et si le seul remède à cette situation se trouve dans une mesure de cette nature, je ne dis pas que je n'appuierais pas une mesure du Gouvernement tendant à activer le commerce. Cependant, je veux faire remarquer très humblement mais énergiquement que leur remède ne résoudra jamais le problème, et j'espère qu'ils en chercheront la solution ailleurs que dans un tarif protecteur qui comporte tant de gaspillage et d'absurdités.

Permettez-moi de lire un paragraphe tiré du chapitre suivant sur "La force réelle de la protection":

La vérité est que les mensonges de la protection tirent leur force réelle d'"un grand fait", qui est pour eux ce que la terre était au géant de la fable Antée, de sorte qu'on ne les terrasse que pour les voir reparaître agressifs et pleins de vie.

Combien de fois mes honorables amis les conservateurs ont été défaits avec leurs théories, mais se sont repris et ont maintenu leurs positions!

Ce fait, aucun des partis opposés dans la controverse en question ne cherche à l'expliquer: les libres-échangistes l'ignorent tout tranquillement, et les protectionnistes l'utilisent non moins tranquillement; et pourtant de tous les faits sociaux, il n'en est pas de moins indiscutable, de plus important pour les classes ouvrières. Ce fait, c'est qu'il y a un plus grand nombre de travailleurs cherchant du travail qu'il n'y en a ayant la possibilité d'en trouver, et l'excédent des premiers sur les seconds devient considérable à certaines périodes de crise industrielle. Et c'est de cette façon qu'on arrive à regarder comme un privilège la chance de pouvoir travailler, et qu'avoir du travail est considéré par le peuple comme une bonne fortune.

C'est dans ce fait que réside la véritable force de la protection, et non dans les arguments savants de ses avocats, ou dans la puissance des intérêts spéciaux qu'elle enrôle sous sa bannière. Au-dessous de toutes les idées acquises que j'ai montrées disposant les masses à accepter les mensonges de la protection, il en est une, la plus importante, de toutes, une idée fortement implantée dans les cervelles comme dans le langage, c'est celle qui fait considérer le travail comme un bienfait reçu.

La protection, comme nous l'avons vu, agit pour réduire la puissance qu'a une communauté quelconque d'obtenir des richesses, et pour diminuer le résultat qu'une certaine somme d'efforts peut procurer. Elle "produit plus de travail."

Qu'on me permette de recommander ceci à mes amis les conservateurs: "Elle produit plus de travail".

...à la façon du Pharaon qui "produisait plus de travail" pour les briquetiers hébreux, quand il leur refusait la paille nécessaire, ou de la graisse répandue sur le parquet, qui donne plus de travail à la ménagère, ou encore de la pluie qui, en mouillant le foin, produit plus de travail pour le fermier.

Pourtant, quand nous avons prouvé tout cela, sommes-nous bien avancés vis-à-vis de ceux dont la plus grande préoccupation est d'avoir du travail, qui considèrent comme un temps heureux celui où le travail est abondant?

La pluie qui mouille le foin du fermier lui est clairement préjudiciable; mais l'est-elle à l'ouvrier des champs qui, grâce à elle, a un jour de travail et un jour de salaire qu'il n'aurait pas eu autrement?

La graisse que l'on renverse sur le plancher de sa cuisine peut être un accident regrettable pour la ménagère; mais pour la femme de charge qui trouve le moyen en frottant ce plancher de gagner le demi-dollar dont elle a besoin, cet accident est le bienvenu.

Ou encore, si les ouvriers employés aux travaux publics du Pharaon avaient ressemblé aux ouvriers employés aux travaux publics modernes, c'est-à-dire s'ils n'avaient songé qu'à faire durer le travail, et s'il y avait eu une masse d'ouvriers moins bien partagés, s'agitant, luttant, suppliant pour être admis à travailler dans les briqueteries, croit-on qu'un édit comme celui de la paille, qui, en rendant le travail moins productif, augmentait la somme de travail nécessaire pour atteindre au même résultat, eût été réellement impopulaire?

Ce que je signale devrait être évident, et si cela était bien compris, il en résulterait une réconciliation des deux écoles qui se battent de côté et d'autre en cette Chambre depuis plusieurs années. Là repose la solution du problème qui ennuie les protectionnistes. Qu'avons-nous entendu dans cette Chambre durant des heures et des jours sur le chômage et la déplorable situation des affaires? Le protectionniste ne voit qu'un remède: donner de l'emploi. C'est un remède qui est peut-être mieux que rien du tout, mais ayons le meilleur remède, prenons le remède qui s'attaquera à la racine du problème et enlèvera la racine du mal. Je vais suggérer plus tard ce remède. Mais qu'on me permette de lire ce qui suit:

Le protectionnisme, pris en lui-même, est absurde. Mais il n'est pas plus absurde qu'une foule d'autres idées reçues dans le public. Le professeur W. G. Summer, du Collège d'Yale (qui représente assez exactement ces soi-disants libres-échangistes qui ont tenté en vain d'affaiblir l'influence du protectionnisme aux Etats-Unis tout en se gardant bien de toucher aux racines de l'arbre), essaya en 1882, devant la Commission du tarif, de traiter la question du protectionnisme par la "réduction à l'absurde". Il déclarait que cette théorie impliquait des propositions dans le genre des suivantes: qu'une grosse armée permanente devrait tendre à élever les salaires, puisqu'elle empêche un certain nombre d'hommes de faire concurrence aux autres sur le marché du travail; que, pour la même raison, on devrait nourrir les pauvres dans les maisons de refuges, et les condamnés dans les prisons, sans les faire travailler;

Nous arrivons ici à la question que nous discutions récemment au sujet de nos pénitenciers. J'ai reçu des lettres, comme d'autres députés en ont reçu, protestant contre le projet d'enlever le travail aux hommes libres en donnant du travail aux prisonniers. Je continue à citer:

[M. Good.]

...qu'il vaut mieux pour les classes ouvrières que les classes riches vivent dans l'oisiveté, que si elles se livraient à un travail quelconque.

Combien souvent a-t-on prêché cette erreur dans notre pays? Je l'ai entendue partout dans ma jeunesse. On loue les riches. S'ils se contentaient de dépenser leur argent, de ne pas travailler eux-mêmes, mais de procurer de l'emploi aux pauvres gens qui sont sans travail, quelle bonne chose cela serait? Je continue à citer:

Que les Trades-Unions devraient empêcher leurs membres de diminuer, en travaillant trop, la somme de travail accessible; et enfin que la destruction de la propriété par l'émeute et par l'incendie doit être une bonne chose pour les classes ouvrières, parce qu'elle augmente le travail qu'il y a à faire pour elles, grâce aux reconstructions.

Quiconque lit les journaux et écoute ce qui se dit couramment sait que ces idées, loin de paraître absurdes au public, sont acceptées partout. On entend volontiers dire: "Pendant la guerre, c'est le bon temps"; à quoi attribuer cette expression, sinon au fait que le gouvernement donnait du travail en appelant à l'armée un nombre considérable d'hommes, et à la demande active de produits de toute sorte déterminés par leur consommation improductive ou par leur destruction? N'est-il pas vrai que, dans tous les Etats-Unis, les classes ouvrières protestent contre le travail des condamnés, quel que soit ce travail, et qu'elles aimeraient mieux les voir mourir à ne rien faire que prenant le travail des honnêtes gens? N'est-il pas vrai que les ouvriers regardent comme étant bien plus leur ami, le riche qui les emploie, même à des travaux inutiles, que celui qui prend le travail de ceux qui en ont besoin, en faisant tout lui-même?

En elles-mêmes, toutes ces notions peuvent être, comme dit le professeur, de "misérables mensonges qui heurtent le bons sens", mais elles n'en prennent pas moins naissance dans les faits qui se passent sous nos yeux. Prenons la plus absurde de toutes. L'incendie d'une ville représente bien, n'est-ce pas, une diminution de la richesse publique. Mais la perte causée par cet incendie est-elle plus réelle que la perte résultant de l'oisiveté forcée d'une masse d'hommes qui seraient heureux de travailler à reconstruire la ville brûlée? Si tous ceux qui ont besoin de travailler pouvaient arriver à s'employer sûrement, il est clair que l'existence dans l'oisiveté des condamnés, des mendiants ou des riches causerait du préjudice aux travailleurs. Mais là où des centaines de mille hommes sont forcés de subir des privations, parce qu'ils ne peuvent pas obtenir du travail, le travail de ceux qui peuvent vivre, sans rien faire, ou de ceux qui seront toujours nourris, qu'ils travaillent ou non, semble réellement autant de volé à ceux qui ont le plus besoin, ou qui méritent le mieux de trouver à s'occuper. Jusqu'à ce qu'on ait donné une explication satisfaisante des faits grâce auxquels "le droit de peine au travail" est considéré comme un bienfait, de "misérables mensonges" comme ceux-là continueront à régner en maîtres dans l'esprit des masses. Il faut renoncer à l'espoir de déraciner les idées protectionnistes, tant qu'on voudra ignorer ces faits, comme le font les "libre-échangistes" de l'école du professeur Sumner. Ce qu'ils prennent pour une jeune plante qu'on peut arracher d'une main avec un effort un peu vigoureux, est, en réalité, un arbre dont les racines s'étendent au loin, et atteignent

le roc même qui sert de fondement à la société. L'instinct des masses repousse une économique politique qui ne reconnaît d'autre injustice sociale que l'établissement d'un tarif fondé sur la protection au lieu de l'être sur le revenu, et qui, à quelques exceptions insignifiantes près, et de la même nature, n'est qu'une justification de l'"ordre de choses existant". En disant aux ouvriers, comme le fait le professeur Sumner, que les syndicats ouvriers et le protectionnisme sont tous deux des mensonges, on les range tout simplement du côté du protectionnisme, car quoi qu'on puisse leur dire de ce système, ils savent fort bien que les syndicats ouvriers ont fait hausser les salaires dans un grand nombre de professions, et que ce n'est que grâce à eux, qu'ils ont eu la force de résister à la poussée d'une concurrence qui, si on la laisse se produire sans entrave, doit les forcer à donner le maximum de travail pour le salaire minimum.

Monsieur l'Orateur, je vais tenter d'exprimer brièvement ma propre pensée. Le problème et le paradoxe que nous avons à résoudre, et la raison des querelles qui se sont élevées dans cette Chambre depuis nombre d'années et qui ne cesseront pas, je pense, tiennent à ce que la doctrine du libre-échange, telle qu'on l'expose, ne se rapporte qu'à la liberté du commerce. L'échange est une partie des opérations relatives à la production, mais il n'en est qu'une partie et si la liberté n'existe pas quant aux autres parties des opérations de production, à quoi nous servira la liberté des échanges? La doctrine libre-échangiste qu'on prêche et qu'on expose habituellement, comme je l'ai dit, ne se rapporte qu'à cet aspect des opérations productrices. Elle ne tient pas compte de la phase initiale et essentielle de ces opérations, et c'est l'une des plus importantes découvertes économiques du dernier demi-siècle, que la plupart de nos concitoyens n'apprécient pas encore à sa juste valeur. Je prétends que, dans le libre-échange, au sens plus large, plus recommandable et plus complet du terme, c'est-à-dire dans la liberté de la production aussi bien que la liberté des échanges, la liberté qui s'applique à toutes les opérations de la production, l'on trouvera la solution au problème du chômage et un terrain d'entente pour les diverses écoles économiques. Je prétends donc qu'il vaut mieux étudier la question que de nous quereller. Je le répète: L'on doit chercher la solution des problèmes qui se posent par l'étude et les recherches et non pas par les querelles et les récriminations des partis politiques. Je crois qu'il existe un terrain d'entente et que l'on peut le trouver. Je suis persuadé qu'on peut y arriver, dans une mesure restreinte, si l'on adopte une manière de pensée convenable.

Monsieur l'Orateur, à cause du bruit que l'on fait dans la Chambre il m'est difficile de me faire entendre.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. GOOD: On continue à protester contre la prolongation de la discussion, dont je ne suis pas responsable. Je suis disposé à demander le renvoi de la suite de la discussion, en aucun moment. Je crois que je puis résumer ainsi la thèse d'Henry George.

M. l'ORATEUR: Le règlement de la Chambre a été fait pour la protection non pas tant de la majorité que de la minorité. La majorité peut toujours se protéger. Je rappelle aux honorables députés de la majorité qu'ils peuvent eux-mêmes, un jour, avoir à recourir au règlement pour la protection de leurs droits.

M. CAHILL: N'existe-t-il pas une règle bien connue qui défend la lecture des discours dans cette Chambre?

M. l'ORATEUR: Oui, il y a une règle qui défend la lecture des discours, coupures, journaux et livres; mais voici ce que dit

Il n'est pas permis aux députés de lire des livres, des journaux ou des lettres, de leur siège. Cette règle, toutefois, souffre certaines réserves; car, encore qu'il ne soit jamais conforme au règlement de lire des journaux, tout député qui se dispose à parler peut citer un livre et une lettre quelconque, mais ne doit pas le faire par divertissement ou à propos de sujets étrangers à la discussion.

Dans le cas actuel, j'ai suivi attentivement le discours prononcé par l'honorable député et j'affirme qu'il cite des passages qui se rapportent au sujet de la discussion.

M. CAHILL: Je recommande que le Gouvernement achète ce livre d'Henry George et qu'il en distribue des exemplaires aux députés. On épargnerait du temps.

M. GOOD: Un tel langage ne sied pas à un membre de la Chambre. En terminant, je désire lire un exposé très clair du point de vue dont j'ai tenté de convaincre la Chambre. Ce sera la fin de mon discours, sauf un mot ou deux au sujet de l'opinion que j'exprimerai relativement à la motion qu'étudie la Chambre. Je cite la page 374 de l'ouvrage d'Henry George intitulé: *Protection et Libre-échange.*

Revenons à la question du tarif.

La simple abolition de la protection, c'est-à-dire la simple substitution d'un tarif fiscal à un tarif protecteur, est une application si timide et si incomplète du principe du libre-échange que l'on ne saurait, en bonne foi, lui appliquer ce nom. Un tarif fiscal constitue uniquement pour le commerce une entrave un peu moins sévère que le tarif protecteur.

Car le libre-échange, dans son vrai sens, exige non seulement l'abolition de la protection, mais la destruction de tous les tarifs, l'abolition de toute restriction apportée à l'importation de marchandises dans un pays, ou à l'exportation de ce pays, sauf les restrictions qui sont imposées dans l'intérêt de la santé ou de la morale publiques.

Mais le libre-échange ne saurait logiquement s'en tenir à l'abolition des douanes. Il doit s'appliquer aussi

bien au commerce intérieur qu'au commerce extérieur, et, pris dans son vrai sens, il exige l'abolition de toutes les taxes intérieures...

Mes honorables collègues voudront bien noter cette phrase:

...qui frappent les achats, les ventes, les transports, les échanges, les transactions et les affaires de tout genre, sauf bien entendu quand la taxe est motivée par la sécurité, la morale ou la santé publique.

Par conséquent, l'adoption du libre-échange entraîne l'abolition de toutes les taxes indirectes, de quelque nature qu'elles soient, et exige que l'on s'adresse à l'impôt direct pour tous les revenus du trésor.

Mais ce n'est pas tout. Le commerce, comme nous l'avons vu, est un moyen de production, et il n'y a avantage à rendre la liberté au commerce, parce qu'on délivre en même temps la production de tout entrave. Donc, le même motif qui doit nous interdire de taxer ceux qui contribuent à accroître la richesse d'un pays en y important des choses précieuses, doit aussi nous empêcher de taxer tels autres qui voudront augmenter cette richesse en produisant à l'intérieur même du pays des choses de valeur.

Je vais m'arrêter un instant. Nous ne devrions pas prélever d'impôts sur la production à l'intérieur du pays. Qu'est-ce que fait le Gouvernement sur ce point? S'il veut libérer l'industrie nationale des impôts, il va résoudre, pour mes amis conservateurs, le problème du chômage. Sur quoi donc portaient les réclamations et les protestations de mon honorable ami de Saint-Laurent et Saint-Georges et d'autres députés? C'est au sujet de l'impôt sur l'industrie. Le véritable libre-échange ne veut pas d'impôt sur l'industrie. Henry George poursuit:

Le principe du libre-échange demande non seulement que nous abolissions tous les impôts indirects, mais que nous abolissions également les impôts directs sur les choses qui sont le produit du travail; en un mot, que nous laissions intégralement à la production son stimulant naturel, c'est-à-dire la possession et la jouissance des choses produites, en ne frappant d'aucune taxe la production, l'accumulation, ou la possession de la richesse (c'est-à-dire des choses produites par le travail), en laissant à chacun liberté entière de produire, d'échanger, de donner, de dépenser, ou de léguer par testament, selon son bon plaisir.

Je me demande si j'irais aussi loin que cela en ce qui regarde les droits successoraux. Mais c'est là que se trouve la solution de la sempiternelle dispute. C'est là que se trouve la solution du problème avec lequel la députation est aux prises depuis des semaines et des mois pour ce qui a trait à l'industrie. Au cours du même débat je déclarais l'an dernier,—sans qu'on ait fait aucun cas de mes prétentions,—que selon moi il n'y a pas de raison de prélever des impôts sur l'industrie, sur la consommation. Je disais l'année dernière qu'il y avait deux impôts dont on pourrait justifier l'établissement. En premier lieu, c'est l'impôt sur le revenu et j'ai dit pourquoi; je faisais entrer aussi l'impôt sur les héritages. En second lieu, c'est l'impôt foncier. Je prie mes honorables collègues de donner un peu d'attention à cette prétention émise l'année dernière. Aujourd'hui je soutiens que, relativement à notre régime d'impôts et notre régime fiscal, nous suivons la mauvaise voie. Je m'oppose à l'impôt indirecte; de même je ne veux pas des maintes formes de contributions directes que l'on prélève aujourd'hui. Je m'oppose à l'impôt dont on frappe l'industrie. Il y a d'autres impôts qui ont leur raison d'être. Comme je l'ai dit au début de mon discours, j'avais l'espoir de voir le Gouvernement nommer un comité en vue de bien étudier cette question pour nous permettre de faire quelque chose de pratique sans passer notre temps, d'année en année, à ressasser les mêmes matériaux. Ainsi pourrions-nous en venir à dégager les principes fondamentaux.

M. McBRIDE: N'est-il pas vrai que le Gouvernement à nommé un comité de la banque et du commerce et que l'honorable député lui fait perdre son temps?

M. GOOD: Je ne crois pas nécessaire de répondre à cette question. Pour terminer il ne me reste que quelques mots à ajouter. Je ne crois pas devoir donner mon appui à l'amendement; je n'ai aucun motif spécial de m'opposer; je ne le trouve pas sérieux; je ne vois pas en quoi il mérite un concours. J'avais pensé à ne pas voter du tout sur l'amendement; mais je me suis ravisé et je vais voter contre parce que je le trouve inutile et sans valeur.

Je ne saurais, non plus donner mon appui aux projets budgétaires du Gouvernement, et cela pour deux raisons: la première c'est que, selon moi, le Gouvernement a été élu pour un motif bien précis et il n'y est pas resté fidèle—je ne veux pas juger ses intentions, ni me constituer juge de la conscience des ministres. Les observations faites par le ministre de la Justice m'ont hautement intéressé, surtout quand il a parlé du milieu à tenir dans ce conflit d'opinions. Toutefois je ne me sens pas capable de me rallier au Gouvernement, car tous les députés ministériels, comme presque tous ceux de cette partie-ci de la Chambre, doivent leur élection au même programme à peu de choses près, programme dont le Gouvernement ne se montre pas très empressé d'amener la réalisation, sauf dans une faible mesure. Quand j'ai donné mon vote en faveur du budget l'année dernière, j'imaginais que c'était un commencement d'exécution; cette année je ne saurais donné mon adhésion, car on ne fait que piétiner sur place. Une autre raison de mon abstention c'est que je n'entrevois pas le jour où le Gouvernement fera autre chose que de suivre les sentiers battus. J'ai fini, monsieur

l'Orateur, et je dois remercier mes honorables collègues d'avoir eu la patience d'écouter mes observations un peu longues.

M. WARD: Je m'étais proposé un discours d'une heure et demie environ; si, un instant j'avais pensé qu'il fallait tenir responsables les simples députés de cette coutume folle et stupide de voter le budget soit un mardi ou un jeudi, je n'aurais pas hésité à les retenir ici même à cette heure peu propice. Après tous les égards que je lui dois, je dirai à la députation que, selon moi, cette coutume doit avoir été inspirée par l'égoïsme pur et sans mélange des honorables députés du Québec ou de l'Ontario. Il eût été de simple équité, à mon avis, si ces députés qui ont pu passer les fins de semaines dans leurs foyers ou à leurs affaires, durant toute la session, avaient fait aux députés des régions plus éloignées, contraints de rester ici du commencement à la fin de la session, la politesse de prendre le vote à une heure plus favorable. Pour ma part, je n'ai pas perdu une journée jusqu'ici; j'ai passé ici toutes les fins de semaines. Je le répète donc, il eût été de simple équité que ces députés nous eussent témoigné un peu d'égards et pris des mesures pour que le vote eût lieu le vendredi au lieu du jeudi. Je ne songerai pas un instant à infliger à cette heure du matin un discours au compte rendu ou à la Chambre, et je m'abstiendrai donc d'énoncer ce que j'avais à dire sur le budget. Il est tout à fait injuste que pareille situation puisse se produire, dis-je, et j'espère que le comité en train d'étudier la revision des règlements pourvoira, par exemple lorsque la session sera assez avancée, à ce que nous employions les mercredis soirs à expédier les affaires de la Chambre. Nous ne siégeons pas ce soir-là et nous aurions pu en profiter pour continuer la discussion du budget; ou bien, comme je l'ai dit, le vote aurait pu avoir lieu le vendredi soir. J'espère que le comité de revision des règlements tiendra compte de ces choses.

(L'amendement de sir Henry Drayton, mis aux voix n'est pas adopté.)

POUR:

MM.
Anderson,
Arthurs,
Black (Halifax),
Black (Yukon),
Bowen,
Boys,
Chaplin,
Charters,
Church,
Clark,
Dickie,
Doucet,
Drayton (sir Henry),
Duncan,
Garland (Carleton),
Grimmer,
Hanson,
Harris,
Hocken,
Hubbs,
Irvine,
Jones,
Ladner,
LeSueur,
MacLaren,
Maclean (York),
McKillop,
McQuarrie,
Manion,
Maybee,
Meighen,
Preston,
Ross (Kingston),
Ryckman,
Senn,
Sheard,
Simpson,
Spence,
Stansell,
Stevens,
Stewart (Hamilton),
Stewart (Leeds),
Stirling,
Sutherland,
Thompson,
Tolmie,
White,
Wilson — 48.

CONTRE:

Mlle Macphail,

MM.
Archambault,
Baldwin,
Bancroft,
Beaubien,
Béland,
Benoît,
Binette,
Bird,
Black (Huron),
Boivin,
Bouchard,
Boucher,
Bourassa,
Brethen,
Brown,
Cahill,
Caldwell,
Cannon,
Cardin,
Carmichael,
Carroll,
Carruthers,
Casgrain,
Chevrier,
Chew,
Chisholm,
Clifford,
Copp,
Davies,
Déchêne,
Delisle,
Denis (Joliette),
Denis (St-Denis),
Desaulniers,
Descoteaux,
Deslauriers,
Desrochers,
Drummond,
Duff,
Elliott (Dundas),
Elliott (Waterloo),
Ethier,
Evans,
Fafard,
Fansher,
Findlay,
Finn,
Fiset (sir Eugène),
Fontaine,
Forke,
Forrester,
Fortier,
Fournier,
Gardiner,
Garland (Bow River),
Gendron,
German,
Good,
Gordon,
Gould,
Graham,
Halbert,
Hammell,
Hanna,
Hatfield,
Healy,
Hodgins,
Hoey,
Hopkins,
Hudson,
Hughes,
Humphrey,
Hushion,
Jacobs,
Jelliff,
Johnston,
Kay,
Kelly,
Kellner,
Kennedy (Glengarry-et-Stormont),
Kennery (Port-Arthur-et-Kenora),
King (Huron),
King (L'hon. J.-H.),
King (Le très hon. Mackenzie),
Knox,
Kyte,
Lanctôt,
Lapierre,
Lapointe,
Lavigueur,
Leader,
Lewis,
Logan,
Lovett,
Lovie,
Low,
Lucas,
Macdonald (L'hon. E.-M.),
Mackinnon,
Maclean (Prince, I.P.-E.),
McBride,
McConica,
McGiverin,
McIsaac,
McKay,
McMurray,
McTaggart,
Malcolm,
Marcil (Bonaventure),
Marcille (Bagot),
Marler,
Martell,
Mercier,
Michaud,
Millar,
Milne,
Morin,
Morrison,
Motherwell,
Munro,
Murdock,

Murphy,	St-Père,
Neill,	Sales,
Ouimet,	Savard,
Papineau,	Séguin,
Parent,	Sexsmith,
Pelletier,	Shaw,
Pouliot,	Sinclair (Oxford),
Prévost,	Sinclair (Queens, I.P.-E.),
Pritchard,	Snowball,
Putnam,	Speakman,
Rankin,	Spencer,
Raymond,	Steedsman,
Reed,	Stewart (L'hon. Ch.),
Rhéaume,	Stewart (Humboldt),
Rinfret,	Stork,
Robb,	Thurston,
Roberge,	Tobin,
Robichaud,	Vien,
Robinson,	Wallace,
Robitaille,	Ward,
Ross (Simcoe),	Woods — 164.

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Fielding,	Guthrie,
Bureau,	Bristol,
McMaster,	Baxter,
Shaw,	Woodsworth,
Power,	Mewbrun.

M. SHAW: Monsieur l'Orateur, j'étais pairé avec l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), sans cela j'aurais voté contre l'amendement.

M. WOODS: Monsieur l'Orateur, le 27 de mars, j'ai combattu l'amendement. Je désire expliquer mon attitude en cette circonstance. J'ai déclaré qu'un établissement industriel de mon comté travaillait nuit et jour en deux équipes. Le lendemain, l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a contredit mon affirmation en se fondant sur deux télégrammes dont il a donné lecture à la Chambre en mon absence. Je tiens à dire à l'Assemblée que si j'ai affirmé des faits inexacts, c'était bien par inadvertance de ma part.

Je m'étais basé sur les faits suivants. Avant l'ouverture de la session parlementaire, j'avais été en visite au village d'Orangeville où se trouve l'établissement industriel en question. Je suis bien connu des habitants d'Orangeville et je sais quelque chose de l'établissement dont je parle. On me rapporta ce jour-là que la tricoterie Dods marchait nuit et jour. Je passai le même soir en face de l'établissement qui était tout illuminé, et j'en conclus que le renseignement qu'on m'avait donné était en tout point exact.

Quelques jours après l'ouverture des Chambres j'entendis dans cette salle des orateurs proclamer que diverses industries se trouvaient ruinées par les dégrevements opérés dans le tarif. Vers la mi-février, j'écrivis à un notable d'Orangeville, homme d'affaires et ancien maire de cette localité. En réponse à ma question, je reçus une lettre dans laquelle il

m'apprenait que la Dods Knitting Company marchait nuit et jour en deux équipes. Il ajoutait que la tricoterie Dods travaillait ainsi nuit et jour depuis assez longtemps. Aussitôt après que j'eus prononcé mon discours dans le débat sur l'amendement, je pris le train pour aller passer le dimanche chez moi. Le lundi suivant, donc, le député de Vancouver-Centre (M. Stevens) prit la parole à son tour en mon absence et il lut des télégrammes qu'il rattacha à mes affirmations antérieures, se déclarant étonné de la contradiction et souhaitant d'être éclairé. Les télégrammes dont notre collègue donna lecture étaient ainsi libellés:

La compagnie Dods Knitting m'autorise à vous dire que l'usine n'a pas fonctionné jour et nuit; et que l'on est forcé de ne travailler que par interruption. On vous télégraphie pour vous donner des explications plus complètes.

Voici maintenant l'autre dépêche:

La Dods Knitting Company ne travaille pas jour et nuit et elle se prépare à ne travailler qu'irrégulièrement.

Lorsque je revins à la Chambre, le lundi suivant, des collègues m'informèrent de ce qui s'était passé et j'en fus très surpris. Je profitai de la première occasion pour aller m'entretenir de ce sujet avec l'honorable membre à son bureau. Je lui demandai s'il voulait bien me laisser voir les télégrammes en question. Il m'apprit que ces télégrammes avaient été adressés à un monsieur d'Ottawa qui n'aimerait sans doute point que son nom fût livré à la publicité. Il m'assura que le premier des deux télégrammes avait été envoyé par l'Association des manufacturiers, section de Toronto.

L'hon. M. STEVENS: Notre collègue fait erreur. Je lui ai dit que le télégramme émanait de la Knitting Association ou de la Woollen Mills Association.

M. WOODS: De la Knitting Association, dites-vous? Je vous aurais mal compris, en ce cas. Quoi qu'il en soit, le second télégramme venait directement de la Dods Knitting Company. C'est alors que je télégraphiai à un monsieur que je connais bien, un homme parfaitement honorable, ancien maire de la ville d'Orangeville. Je lui demandai si la tricoterie Dods marchait nuit et jour en deux équipes ou n'employait qu'une équipe de jour, et voici sa réponse:

La tricoterie Dods maintient une équipe de jour. Ne travaille plus la nuit depuis un mois.

Afin d'être parfaitement renseigné sur ces faits, j'envoyai une dépêche à un autre homme d'affaires d'Orangeville, connu pour sa parfaite honorabilité, lui aussi ancien maire de la ville. Je reçus de lui le télégramme suivant:

La Dods Knitting Coy marche tout le jour avec un personnel complet. L'équipe de nuit ne travaille plus.

Eh bien, monsieur l'Orateur, voici les faits: mon assertion à l'époque n'était pas absolument exacte dans les termes que j'ai employés, mais elle l'était quant au fond. Il est avéré que l'établissement Dods employait une équipe de jour et une équipe de nuit et qu'au moment où je reçus ces deux dépêches, il fonctionnait toute la journée avec son personnel au complet. Je suis fort reconnaissant à mes honorables collègues de ce qu'ils m'aient accordé l'occasion de m'expliquer et je laisse à la Chambre et au pays la tâche de peser le pour et le contre des arguments que j'ai fait valoir pour ce qui est de la prospérité de cette compagnie.

Et la motion principale (M. Robb) étant mise aux voix, elle est adoptée par le vote suivant:

POUR:

MM.	MM.
Archambault,	Hughes,
Baldwin,	Humphrey,
Béland,	Hushion,
Benoît,	Jacobs,
Binette,	Jelliff,
Black (Huron),	Johnston,
Boivin,	Kay,
Bouchard,	Kelly,
Boucher,	Kennedy (Glengarry-et-Stormont),
Bourassa,	Kennedy (Port-Arthur-et-Kenora),
Cahill,	King (L'hon. J.-H.),
Caldwell,	King (Le très hon. Mackenzie),
Cannon,	Kyte,
Cardin,	Lanctôt,
Carroll,	Lapierre,
Carruthers,	Lapointe,
Casgrain,	Lavigueur,
Chevrier,	Lewis,
Chew.	Logan,
Chisholm,	Lovett,
Clifford,	Low,
Copp,	Macdonald (L'hon. E.-M.),
Déchêne,	Mackinnon,
Delisle,	MacLean (Prince, I.P.-E.),
Denis (Joliette),	McBride,
Denis (St-Denis),	McConica,
Désaulniers,	McGiverin,
Descoteaux,	McIsaac,
Deslauriers,	McKay,
Desrochers,	McMurray,
Duff,	Malcolm,
Elliott (Waterloo),	Marcil (Bonaventure),
Ethier,	Marcille (Bagot),
Fafard,	Marler,
Findlay,	Martell,
Finn,	Mercier,
Fiset (sir Eugène),	Michaud,
Fontaine,	Morin,
Forrester,	Motherwell,
Fortier,	Munro,
Fournier,	Murdock,
Gendron,	Murphy,
German,	Neill,
Gordon,	Ouimet,
Graham,	Papineau,
Halbert,	Parent,
Hammell,	Pelletier,
Hanna,	Pouliot,
Hatfield,	Prévost,
Healy,	Pritchard,
Hudson,	Putnam,
	Rankin,
	Raymond,
	Reed,
	Rhéaume,
	Rinfret,
	Robb,
	Roberge,
	Robichaud,
	Robinson,
	Robitaille,
	St-Père,
	Savard,
	Séguin,
	Sexsmith,
	Sinclair (Oxford),
	Sinclair (Queens, I.P.-E.),
	Snowball,
	Stewart (L'hon. Ch.),
	Stork,
	Tobin,
	Vien — 123.

CONTRE:

Mlle Macphail,	
MM.	MM.
Anderson,	Knox,
Athurs,	Ladner,
Bancroft,	Leader,
Beaubien,	LeSueur,
Bird,	Lovie,
Black (Halifax),	Lucas,
Black (Yukon),	MacLaren,
Bowen,	Maclean (York),
Boys,	McKillop,
Brethen,	McQuarrie,
Brown,	McTaggart,
Carmichael,	Manion,
Chaplin,	Maybee,
Charters,	Meighen,
Church,	Milne,
Clark,	Morrison,
Davies,	Preston,
Dickie,	Ross (Kingston),
Doucet,	Ross (Simcoe),
Drayton (sir Henry),	Ryckman,
Drummond,	Senn,
Duncan,	Sheard,
Elliott (Dundas),	Simpson,
Evans,	Speakman,
Fansher,	Spence,
Forke,	Spencer,
Gardiner,	Stansell,
Garland (Bow-River),	Steedsman,
Garland (Carleton),	Stevens,
Good,	Stewart (Hamilton),
Gould,	Stewart (Humboldt),
Grimmer,	Stewart (Leeds),
Hanson,	Stirling,
Harris,	Sutherland,
Hocken,	Thompson,
Hodgins,	Thurston,
Hoey,	Tolmie,
Hopkins,	Wallace,
Hubbs,	Ward,
Irvine,	White,
Jones,	Wilson,
Kellner,	Woods — 86.
King (Huron),	

ONT PAIRE:

MM.	MM.
Fielding,	Guthrie,
Bureau,	Bristol,
Sir Lomer Gouin,	Campbell,
Euler,	Warner,
Hunt,	McDonald (Timiskaming),
Laflamme,	Kennedy (Edmonton),
McMaster,	Baxter,
Walsh,	Coote,
Gervais,	Sales,
Shaw,	Woodsworth,
Power,	Mewburn.

M. SHAW: J'avais paire avec l'honorable député de Winnipeg-Centre (M. Woodsworth), sinon, j'aurais voté pour la motion.

M. POWER: J'ai pairé avec l'honorable député de Hamilton-Est (M. Mewburn). Si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement et en faveur de la résolution.

(La Chambre se forme en comité des voies et moyens.)

Il est fait rapport sur l'état de la question.

La séance est levée à huit heures cinquante-cinq minutes, vendredi matin.

Vendredi, 1er mai 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé émanant du Sénat:

Le 1er (bill nº 58), tendant à faire droit à Thomas Almer Shields;

Le 2e (bill nº 59), tendant à faire droit à Roderick James Ellis;

Le 3e (bill nº 60), tendant à faire droit à Florence Mann;

Le 4e (bill nº 61), tendant à faire droit à Samuel John Pegg;

Le 5e (bill nº 62), tendant à faire droit à Harry Hambleton;

Le 6e (bill nº 63), tendant à faire droit à Izzie Klinmentz (connu aussi sous le nom de Izzie Climans);

Le 7e (bill nº 64), tendant à faire droit à John Hutchinson Durnan;

Le 8e (bill nº 65), tendant à faire droit à Richard James Wright;

Le 9e (bill nº 66), tendant à faire droit à Mary Ellen Ayre;

Le 10e (bill nº 67), tendant à faire droit à Helen Marie Pritchard.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A UN TRAITE AVEC LES ETATS-UNIS CONCERNANT LA DELIMITATION DES FRONTIERES

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre) propose un projet de résolution ainsi conçu:

Décidé par .....la Chambre des communes qu'il y a lieu pour le parlement d'approuver le Traité déposé sur le bureau de la Chambre le jeudi vingt-six février 1925 et intervenu entre Sa Majesté, au nom du Canada, et les Etats-Unis d'Amérique, touchant la nouvelle démarcation de la frontière internationale entre les deux pays, lequel document a été signé à Washington, le vingt-quatre février mil neuf cent vingt-cinq, et signé au nom de Sa Majesté pour le Canada par le plénipotentiaire désigné et la Chambre l'approuve.

Monsieur l'Orateur, les honorables députés de cette Chambre remarqueront que la résolution inscrite au Feuilleton est suivie d'une autre demandant au Parlement d'approuver la convention et le protocole intervenus entre Sa Majesté, au nom du Canada et les Etats-Unis d'Amérique touchant la régularisation du niveau du lac des Bois. Peut-être serait-il bon de profiter de l'àpropos de la première de ces résolutions pour parler un peu de l'emploi du mot "traité" dans cette résolution et des mots "convention" et "protocole" dans le cas de l'autre. Les ententes entre nations prennent un grand nombre de formes; ainsi il y a le traité, la convention, l'acte final, la déclaration, l'entente ou l'accord, le protocole, l'échange de notes et ainsi de suite. Le traité et la convention sont les formes qui relèvent le plus un caractère officiel, et qui sont employées surtout dans les affaires plus importantes. D'après la tradition britannique, les traités et les conventions sont faites entre les chefs d'Etats, tandis que les ententes le sont entre les gouvernements sous l'octroi des pleins pouvoirs.

Ainsi entre le "traité" et la "convention" il n'y a pas de différence bien précise. Leur forme est à peu près la même. On emploie souvent des mêmes termes dans les deux cas, mais en règle générale le traité est considéré un document plus formel que la convention; on s'en sert pour faire la paix, et d'ordinaire pour les ententes quant aux frontières. L'entente intervenue, en 1908, entre Sa Majesté Britannique et les Etats-Unis avait été désignée sous le nom de traité, et c'est le document maintenant à l'étude (Traité touchant la démarcation des frontières). L'entente au sujet du lac des Bois avait été appelée une convention.

On emploie aussi le mot "protocole". C'est un mot auquel on donne plusieurs significations; il peut vouloir dire une entente préliminaire à insérer plus tard dans une convention ou traité, ou une entente au sujet de mesures provisoires ou supplémentaires à prendre en vue d'exécuter l'accord principal. C'est dans ce sens qu'on l'emploie pour l'entente au sujet du lac des Bois. Ce protocole pourvoit à la production de rapports d'ingénieurs sur des plans et devis, et la représentation sur un tribunal chargé de statuer sur les dommages d'ordre temporaire, et ainsi de suite. Quant à la résolution soumise à la députation comme on peut s'en rendre compte, elle demande la ratification de la Chambre d'abord pour le traité intervenu entre Sa Majesté, au nom du Canada; et les Etats-Unis concernant une nouvelle délimitation de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis. On a déposé une copie de ce traité, le 26 février 1925, sur le bureau

de la Chambre. Les négociations et la signature ont été conformes à la pratique établie à la conférence impériale de 1923; c'est aussi celle qu'on suivie à l'égard des ententes internationales intervenues entre les Etats-Unis et le Canada et dont ce Parlement a été saisi au cours des deux dernières années. Au nombre de ces conventions ratifiées par la Chambre et le Sénat sont celles au sujet du flétan, de la suppression de la contrebande le long des frontières, et celle touchant l'extradition des trafiquants de narcotiques. Ces deux dernières sont sur le point d'être ratifiées. Ce traité concernant la délimitation de la frontière internationale a été signé à Washington, comme je l'ai déjà dit, le 24 février de cette année. Il le fut par l'honorable M. Lapointe, ministre de la Justice, pour Sa Majesté, au nom du Canada; il avait reçu plein pouvoir de signer au nom du Canada. Pour les Etats-Unis le signataire en fut le secrétaire Hughes. Le sénat des Etats-Unis l'a ratifié le 12 mars. Quant les deux chambres de ce Parlement lui auront, à leur tour, donné leur ratification, on demandera celle du roi, après la ratification royale obtenue le traité liera les deux pays.

Le but de ce traité est de remanier la ligne frontière entre le Canada et les Etats-Unis sur trois points et de pouvoir au maintien de la commission nommée en vertu du traité de 1908 pour indiquer la frontière à certains endroits. Je pourrais donner en peu de mots les détails quant au remaniement de la frontière: D'abord l'article 1 du traité se rapporte à la ligne frontière le long du lac des Bois et l'angle nord-ouest. La ligne frontière qui part de l'embouchure de la rivière Pigeon pour aboutir au point nord-ouest du lac des Bois, défini à l'article 5 du traité de 1908, traverse à cinq endroits la ligne frontière entre le point nord-ouest du lac des Bois et les montagnes Rocheuses, tel qu'il est prévu à l'article 6 du traité, et laisse de petites étendues de deux acres et demi des eaux américaines complètement entourées par les eaux canadiennes. Il s'agit ici de fixer au point le plus méridional l'intersection des deux sections de la ligne frontière, au lieu du point nord-ouest adopté par le traité de 1908, ce qui laisserait en territoire canadien la nappe d'eau en question. Il transfère en territoire canadien certaines eaux qui sont aujourd'hui presque entourées par les eaux américaines.

L'article (2) du traité se rapporte à la ligne frontière entre le lac des Bois et les montagnes Rocheuses. Cette ligne est définie dans le traité des frontières de 1908 comme se composant d'une suite de lignes courbes joignant des bornes contiguës, chacune suivant la courbure du quarante-neuvième parrallèle. On a constaté que cette courbe, bien que petite—elle ne dépasse pas quatre pouces sur la distance d'un mille et un tiers entre les monuments, ne constitue pas une frontière aussi pratique que la ligne droite choisie dans toutes les autres parties de la frontière internationale. Le traité pourvoit donc au tracé de lignes droites entre les bornes. Cela implique en tout la cession d'environ vingt-deux acres de terre aux Etats-Unis.

Le troisième article a trait à la ligne frontière à la baie de Passamaquoddy et au détroit de Grand-Manan, entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. Des levés de plans ont révélé que l'extrémité de la ligne dans le détroit de Grand-Manan, déterminée dans le traité de 1908, est à moins de trois milles des rivages de l'île Grand-Manan et de l'état du Maine et laisse une petite zone d'eaux dont la juridiction est contestable entre cette extrémité et la haute mer. Il est donc stipulé que l'on prolongera cette ligne 2,383 mètres plus loin, au milieu du détroit du Grand-Manan, jusqu'à la haute mer.

La deuxième partie du traité est relative à la continuation du travail de la commission des frontières énoncé dans l'article (5). Le travail relatif à la démarcation de la frontière, assigné en premier lieu à la commission, composée d'un Canadien et d'un Américain, tire à sa fin. Il est cependant désirable de pourvoir à sa continuation, afin de faire inspecter, réparer ou localiser de nouveau les bornes et les bouées et de conserver intactes les clairières frontières. La ligne frontière entre les Etats-Unis et l'Alaska et le Canada, mesure 5,520 milles et elle est marquée par 7,734 bornes. Environ 1,070 milles sont des régions boisées au travers desquelles on a pratiqué une clairière de vingt pieds. L'expérience démontre que les bornes frontières se détériorent et que les clairières se couvrent de végétation, à moins d'une inspection constante. En vertu de l'article (6), l'accord relatif au maintien de la commission peut, en tout temps, passé six ans, prendre fin moyennant un avis de douze mois.

Quant aux dépenses, le Canada n'aura pas de traitement à payer, car la fonction de commissaire des frontières est jointe à celle de directeur général des levés topographiques et les services topographique et géodésique fourniront le reste du personnel. Les seuls déboursés à faire se rapporteront à des travaux pour réparer ou localiser de nouveau les bornes et se monteront de $2,000 à $10,000 par année.

Tels sont, monsieur l'Orateur, les traits essentiels du traité dont nous demandons l'approbation à la Chambre. Inutile de dire que la question a fait l'objet de négociations menées avec beaucoup de soin, surtout entre le ministre et les hauts fonctionnaires du département de l'Intérieur du Canada et la secrétairerie d'Etat et les hauts fonctionnaires du ministère correspondant des Etats-Unis, et il règle en dernier ressort et écarte du champ des discussions possibles dans l'avenir quelques points secondaires qui importent réellement au sujet de la frontière internationale et qui, s'ils restaient irrésolus, pourraient prêter à confusion et à discussion dans le futur, mais dont la solution proposée ne peut pas avoir d'autre résultat que de promouvoir les bonnes relations qui existent si heureusement entre la république américaine et notre propre pays.

(La motion est adoptée.)

M. MACKENZIE KING propose:

Qu'un message soit transmis au Sénat pour informer Leurs Honneurs que cette Chambre a adopté la résolution ci-dessus et pour les prier de se joindre à la Chambre pour approuver ledit traité, et que le greffier portera ledit message au Sénat.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A UNE CONVENTION ENTRE LE CANADA ET LES ETATS-UNIS CONCERNANT LE NIVEAU DES LACS DES BOIS ET DE LA PLUIE

Le très hon. W. S. MACKENZIE KING (premier ministre, secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères) propose un projet de résolution ainsi conçu:

Décidé par .....la Chambre des communes qu'il y a lieu pour le parlement d'approuver la Convention et le Protocole, déposés en Chambre le jeudi vingt-six février mil neuf cent vingt-cinq, intervenus entre Sa Majesté, au nom du Canada, et les Etats-Unis d'Amérique, touchant la régularisation du niveau du lac des Bois, et les lettres identiques de renvoi soumettant à la Commission mixte internationale certaines questions relatives à la régularisation du lac La Pluie et d'autres eaux supérieures, lesquels documents ont été signés à Washington le vingt-quatre février mil neuf cent vingt-cinq, et signés au nom de Sa Majesté, pour le Canada par le plénipotentiaire y mentionné; et la Chambre les approuve.

Cette convention règle les négociations en cours depuis 1912, alors que les deux pays, les Etats-Unis et le nôtre, ont soumis la question de la régularisation du niveau et de l'écoulement des eaux du lac des Bois à la commission mixte internationale.

La commission fit son rapport en 1917; le Canada accepta ses conclusions en 1919; l'état de Minnesota les repoussa; une conférence eut lieu à Ottawa en 1922; de nouvelles négociations furent conduites à Washington en 1923, et une convention fut rédigée. Le gouvernement canadien l'accepta, mais le gouvernement des Etats-Unis ne fit rien, à cause de l'opposition du Minnesota, avant le mois de février 1925, lorsque le secrétaire d'Etat fit savoir que le Canada avait accepté.

La convention fut ratifiée par le sénat des Etats-Unis le 14 de mars dernier.

L'objet de la convention est d'élever le niveau du lac des Bois et de le conserver autant que possible à un niveau uniforme afin d'augmenter la génération de puissance hydraulique dans la rivière Winnipeg alimentée par le lac des Bois. Les barrages et autres travaux, ainsi que l'agrandissement de la décharge du lac sont exécutés par les soins du gouvernement canadien, dans les conditions de la convention relative au barrage de Norman conclue par le ministre de l'Intérieur et à laquelle l'Ontario et le Manitoba ont adhéré. Nous avons besoin cependant du consentement des Etats-Unis, car ces travaux vont probablement avoir pour conséquences d'inonder les terrains de la rive sud qui est sur le territoire américain.

En résumé, la convention fixe les points suivants:

i. La création d'une commission canadienne de contrôle du lac des Bois et d'une commission internationale comprenant deux ingénieurs chargée de régulariser le niveau du lac lorsque les eaux dépasseront un certain niveau ou tomberont en-dessous, avec droit d'appel, si c'est nécessaire, devant la commission mixte internationale.

ii. Agrandissement de la décharge du lac par le Dominion.

iii. Mise à la charge des Etats-Unis des dommages causés par l'inondation sur le territoire américain jusqu'à un certain niveau et l'érection d'ouvrages protecteurs et autres changements.

iv. Engagement pris par le Canada de verser aux Etats-Unis une somme de $275,000 pour l'exécution de ces travaux et la moitié de toute autre somme appliquée dans le cours de cinq ans, dont les deux tiers seront prélevés sur les exploitants appelés à bénéficier de ces travaux.

v. La dérivation des eaux du lac ne pourra avoir lieu vers un autre bassin sans consentement préalable.

A la convention est joint un protocole qui règle:

i. Les plans du Canada pour les travaux de la décharge seront soumis à la commission internationale de contrôle.

ii. Le plan des travaux de protection des Etats-Unis sera soumis à la commission internationale de contrôle.

iii. Le Canada sera représenté dans la composition du tribunal d'arbitrage chargé de fixer la valeur des dommages causés aux terrains.

iv. Un des membres de la commision canadienne fera partie de la commission internationale.

On propose par la même occasion de renvoyer à l'examen de la commission mixte internationale, au moyen de lettres de renvoi identiques, certaines questions concernant la possibilité de régulariser les niveaux du lac à la Pluie (qui se déverse dans le lac des Bois) et ceux d'autres étendues d'eau, ainsi que le coût et sa division entre les parties, et la nature et l'importance des entreprises qui bénéficient des travaux existants au lac à la Pluie et aux chutes de la Chaudière.

Je crois avoir résumé assez exactement la convention et le protocole. Comme les membres le savent, ces questions ont fait l'objet d'un examen sérieux par les membres du cabinet et les fonctionnaires techniques du département de l'Intérieur et par le gouvernement américain et les services correspondants. Le Gouvernement croit que l'accord intervenu a rempli encore une fois l'objet de la création de la commission mixte internationale, qui était de régler dans un esprit de bienveillance plutôt que par un appel à la force les différents qui peuvent s'élever entre les deux pays. Le traité marque une nouvelle étape sur la voie qui conduit à la bonne volonté et à la paix entre nations, dont l'Amérique donne un si heureux exemple au reste du monde.

Le très hon. M. MEIGHEN: La convention précédente ne paraissait pas devoir mériter par son importance une longue discussion devant la Chambre; mais celle-ci la dépasse à cet égard. Je ne suis pas au courant de la question autant que je l'ai été dans les commencements; mais la présente convention est résultée du renvoi fait il y a neuf ou dix ans à la commission mixte internationale de quelques différents qui se sont élevés et autres questions relatives au lac des Bois et au territoire adjacent, comme l'entrée et la sortie des eaux. Le point de vue du Canada et le point de vue américain furent complètement exposés à ce tribunal qui rendit une décision acceptée par les commissaires canadiens et par les commissaires des Etats-Unis. Mais un incident assez étrange s'est produit au sujet des commissaires américains. Après avoir approuvé la décision, tous ou certains des commissaires déposèrent aussi une sorte de rapport complémentaire, de sorte que l'accord avec la majorité ou le rapport adopté à l'unanimité resta sujet aux conséquences quelconques pouvant découler du dépôt de ces recommandations complémentaires. En tout cas, la conséquence fut que les Etats-Unis n'approuvèrent pas la décision de la commission internationale, ce qui donna lieu à un délai qui s'est prolongé durant toutes ces années. Le premier point que je tiens à élucider, ce sont les concessions qui ont été faites aux Etats-Unis s'il y en a eues, afin de décider le Gouvernement américain à approuver le traité. En d'autres termes, qu'a-t-on intercalé dans ce traité qui soit de la nature d'une concession ou d'une modification en regard des termes de la décision rendue par la commission internationale à l'origine? Etant donnée aussi la nature plutôt compliquée des arrangements conclus, lesquels sont incorporés dans la présente convention et dans le protocole qui l'accompagne, l'importance de la question exigerait que la Chambre se forme en comité général afin que nous puissions obtenir des renseignements plus détaillés. Il serait peut-être préférable,—bien que je n'insiste pas sur ce point,—d'attendre à plus tard pour suivre cette procédure alors que nous serions en mesure d'examiner les renseignements disponibles à la lumière du texte du traité lui-même; il serait peut-être possible, dans ces conditions, d'expédier l'affaire avec plus de célérité. Ce traité peut avoir des conséquences très graves; il est donc de la plus haute importance que les honorables membres se rendent parfaitement compte des conditions auxquelles nous souscrivons. Les puissantes compagnies d'énergie électrique, qui dépendent de l'écoulement des eaux du lac des Bois, feront reposer leurs droits à l'avenir sur les conditions inscrites audit traité et de la clarté du texte dépendront pour des années à venir l'harmonie ou les froissements entre les deux pays.

Le très hon. MACKENZIE KING: La requête ou plutôt la suggestion que mon très honorable ami a faite, que la Chambre se forme en comité général et passe à l'étude de la présente résolution, exige le consentement unanime de la Chambre, si nous désirons nous conformer au règlement concernant l'examen d'une résolution inscrite au Feuilleton. Parlant au nom du Gouvernement, je n'hésite pas à déclarer que nous n'avons pas la moindre objection a adopter la procédure que propose mon très honorable ami. Pour moi, c'est une propostion sage et très recommandable; je serai très heureux si la Chambre veut bien consentir à l'examen de la résolution en comité général. Avec le consentement unanime de la Chambre nous pouvons suivre cette procédure. Je comprends que si nous adoptons la proposition, il sera nécessaire de rédiger une nouvelle résolution.

M. l'ORATEUR: Pour cela, il faut obtenir le consentement unanime de la Chambre.

Plaît-il à la Chambre de permettre au premier ministre de retirer la présente résolution?

(La motion est adoptée.)

M. l'ORATEUR: La Chambre est-elle d'avis que cette résolution soit mise en délibération lundi prochain?

(La motion est adoptée.)

NOMINATION D'UN COMITE SPECIAL CONCERNANT LES PENSIONS AU VIEIL AGE

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail) propose la résolution suivante:

Il y a lieu que le rapport final du comité spécial de la Chambre nommé à la dernière session pour s'enquérir d'un régime de pensions au vieil âge au Canada, soit référé à un comité spécial de la Chambre pour être étudié et rapporté quant à la correspondance échangée depuis la dernière session avec les gouvernements provinciaux en raison de la proposition du comité spécial qui recommandait une collaboration entre les autorités fédérales et provinciales sur la question des pensions au vieil âge.

L'hon. M. STEVENS: Je ne prends pas la parole dans l'intention de mettre en doute l'à-propos de cette motion. Je désire toutefois poser une question au ministre du Travail et appeler son attention sur une couple d'aspects du problème. En premier lieu, j'ai pris note qu'il s'agit d'une motion pour renvoyer à un comité spécial de la Chambre le rapport qui fut déposé dans le cours d'une session antérieure. Est-ce l'intention que le comité spécial prépare et soumette au Parlement le projet de loi nécessaire pour donner effet à la substance du dit rapport; de plus le Gouvernement a-t-il l'intention de faire adopter cette mesure dès la présente session?

L'hon. M. MURDOCK: Voilà une question qui sera mise à l'étude plus tard après que nous aurons reçu le rapport du comité.

Le projet du comité spécial de l'année dernière, qui fut adopté par la Chambre des Communes, suggérait au Gouvernement fédéral d'agir de concert avec les autorités des différentes provinces pour établir un système de pensions au vieil âge. Le Gouvernement fédéral était censé discuter la question avec les gouvernements provinciaux et c'est ce que nous avons fait. Si mon honorable ami veut bien consulter le compte rendu du hansard, séance du 2 mars 1925, il y trouvera une brève esquisse des réponses que nous avons reçues des différentes provinces. Sinon, je puis les répéter s'il désire qu'elles soient consignées encore une fois dans les colonnes du hansard.

L'hon. M. STEVENS: J'accepte avec plaisir l'offre de mon honorable ami.

[M. l'Orateur.]

L'hon. M. MURDOCK: Les questions suivantes ont été posées et il leur a été répondu le 2 mars 1925:

1. Le Gouvernement a-t-il communiqué avec les gouvernements provinciaux au sujet des pensions aux vieilllards indigents, qu'un rapport du 1er juillet 1924 avait recommandées aux Communes?

Il a été répondu affirmativement. Voici la deuxième question:

2. Dans l'affirmative, qu'est-il résulté de ces communications?

Suit la réponse:

2. La Colombie-Anglaise. La législature a adopté une résolution approuvant le principe des pensions à la vieillesse et conseillant au gouvernement du Dominion de légiférer à cet effet; le gouvernement de la Colombie-Anglaise a, en même temps exprimé l'opinion que cette question des pensions à la vieillesse était entièrement du ressort du parlement fédéral. L'Alberta a promis d'étudier la question.

La Saskatchewan. Dans sa réponse le gouvernement provincial parle de la difficulté, pour la législation provinciale d'établir, séparément, un régime de pensions à la vieillesse et fait observer que, vu la disparité de climat entre les diverses provinces du Dominion, il est très difficile d'en arriver à un projet commun. Ce gouvernement est également d'avis que ce projet devrait être adopté seulement par les autorités fédérales.

Manitoba. On a promis d'étudier la question.

Nouvelle-Ecosse. On a promis d'étudier la question.

Québec. Dans sa réponse le gouvernement nous a laissé entendre qu'il ne voyait pas comment il pourrait se conformer aux propositions du comité des pensions à la vieillesse.

Nouveau-Brunswick. On n'en a pas encore reçu de réponse.

Voici la troisième question:

3. Sinon, le Gouvernement se propose-t-il de faire quelque chose au cours de la présente session dans le sens du rapport en question?

Réponse:

Cette question est à l'étude.

Il est maintenant proposé de soumettre cette affaire à un comité spécial, eu égard à l'attitude des gouvernements provinciaux telle que nous en sommes saisis, pour plus ample étude et en faire rapport à la Chambre.

L'hon. M. STEVENS: J'espère que le ministre ne se méprendra pas sur le sens de mes paroles. Si j'aborde ce sujet, ce n'est pas que je doute de l'opportunité de la résolution, mais que je prends un vif intérêt au sujet...

M. l'ORATEUR: Du consentement de la Chambre.

L'hon. M. STEVENS: Je pose une question. Etant donné que ces réponses révèlent—comment dirai-je?—l'intention de la part de quelques provinces, du moins, de ne pas aider du tout à d'autres provinces désireuses d'agir, et vu que certaines provinces disent que cela est du devoir du gouvernement fédéral, montrant par là leur refus d'intervenir, ne vaudrait-il pas mieux pour le ministère d'assumer toute la responsabilité de cette affaire et de déposer le projet de loi à cette session?

L'hon. M. MURDOCK: Ce serait à décider par un comité spécial après avoir examiné la question à la lumière des nouvelles conditions. L'an dernier, un comité spécial a conclu—et son rapport a été adopté par la Chambre—que le problème devait être étudié simultanément par les gouvernements du Dominion et des provinces. Maintenant, il conviendrait de demander à un comité spécial, qui sera le même, j'espère, d'examiner la situation en tenant compte du changement de circonstances.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, le Parlement a abusé de ces comités spéciaux. Il y en a qui siègent constamment pour toutes sortes de motifs. Les comités permanents ont aussi leurs séances, de sorte qu'il est très difficile aux membres de ces comités d'être présents à la Chambre. Le Parlement a aujourd'hui la réputation de ne pas s'acquitter de ses devoirs, alors que les députés passent, et souvent, ce dont ils ne sont pas responsables, gaspillent leur temps dans des comités spéciaux. Voici un exemple où il est très difficile de dire quel peut être l'objet de ce comité spécial. Si l'un de ces comité doit avoir son utilité, c'est de faire des enquêtes, d'obtenir des renseignements et de s'assurer des faits afin d'en venir à des conclusions au sujet d'une politique à adopter. Quelles enquêtes poursuivra-t-on? Quels renseignements se procurera-t-on? Quels faits ignore-t-on? Je n'en connais pas. A tout événement, d'après le ministre, ils sont tous connus. Voici ce que l'on soumettra à ce comité: certaines lettres indiquant l'attitude des gouvernements provinciaux. Elles sont en possession du ministère. L'ancien rapport de la dernière session. Le Gouvernement l'a aussi. En un mot, l'exécutif a entre les mains tous les documents nécessaires pour déterminer sa ligne de conduite. Mais au lieu de cela il veut se décharger de sa responsabilité sur les épaules d'un comité spécial. Mais, en fin de compte, le Gouvernement ne pourra s'abstenir, et ce comité ne pourra que retarder la solution de la difficulté. Le comité peut fort bien retarder notre progrès mais je ne conçois pas ce qu'il pourrait faire de plus. Voici l'attitude du gouvernement de la Colombie-Anglaise; voici l'attitude des gouvernements de l'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick; voici un autre gouvernement qui n'a pas d'attitude; le comité spécial apprendra tout cela. Et que fera le comité spécial? Un membre peut avoir telle opinion, un autre telle autre, mais on ne découvre rien; toute la situation est évidente, du moins ne prétend-on pas le contraire? En un mot le Gouvernement, lorsqu'il aura reçu ce rapport, sera exactement au même point où il en est aujourd'hui.

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable député comprend-il bien que trois provinces seulement ont revélé leur attitude à ce sujet?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais voilà qui devient de plus en plus intéressant. Le comité connaîtra la décision de trois provinces, et je suppose que lorsqu'il en aura été saisi il dira,—mais franchement il est impossible d'imaginer ce que le comité pourrait dire. Deux de ces provinces maintiennent que cette question regarde le Gouvernement fédéral, tandis que la troisième est d'avis contraire, à ce qu'il paraît. Mais où en sera le comité? Je suppose que lorsqu'il aura soumis son rapport, s'il lui est possible de rédiger un rapport qui dise quelque chose, toute la question sera différée jusqu'à la prochaine session; puis deux autres provinces feront connaître leur attitude, donc nouveau comité, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'on arrive à connaître l'avis de toutes les provinces. N'est-ce pas que tout cela est purement et simplement de la frime? J'ai beau essayer, je n'y puis voir autre chose. Et plus que cela on accapare de la sorte inutilement le temps des honorables députés; nous avons tant de comités à l'heure qu'il est que nous avons bien du mal à réunir un quorum en Chambre.

Le très hon. MACKENZIE KING: Je crains qu'il me soit impossible d'abonder dans le sens de mon très honorable ami (M. Meighen). S'il était opportun de confier l'étude de cette question à un comité de la Chambre au début, il est assurément opportun de continuer les séances de ce comité aujourd'hui qu'il peut être saisi de renseignements qui manquaient auparavant. Les honorables membres savent que jusqu'ici l'opinion générale est que les pensions du vieil âge intéressent et les provinces et le Gouvernement fédéral. Il est de la plus haute importance au Gouvernement central de connaître complètement et définitivement l'attitude des diverses provinces avant d'entreprendre la réalisation de quelque projet à ce propos. Ainsi que l'honorable ministre du Travail (M. Murdock) l'a laissé entendre, certaines des provinces n'ont pas fait un ample exposé de leur attitude, n'en ont même pas fait du tout. Il me semble maintenant que le comité voudrait peut-être mander des représentants de ces provinces qui pourraient révéler les opinions desdites provinces à ce sujet; le comité pourrait même juger opportun de faire comparaître des représentants de toutes les provinces du pays, au besoin.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon très honorable ami laisse entendre que le comité

s'emploiera à imposer les vues d'une province. En vertu de quelle autorité le ferait-il?

Le très hon. MACKENZIE KING: Mon honorable ami pense à la contrainte; mais tout l'objet du comité est d'utiliser la persuasion plutôt que les méthodes coercitives pour obtenir les renseignements voulus. Il n'y a pas lieu de supposer que ces provinces n'ont pas répondu parce qu'elles refusent de reconnaître l'importance de la question; ni que celles qui ont déjà répondu dans un sens ne seraient pas disposées à examiner le problème de nouveau à la lueur des décisions des autres provinces. L'étude de la question se fera bien mieux au moyen de conférences que par correspondance entre les divers gouvernements provinciaux. Tout honorable député qui a tant soit peu d'expérience de ce qu'est la correspondance entre les différents départements du Gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces sait que pareilles négociations revêtent fréquemment un caractère très formel et très bref. Le Gouvernement veut sincèrement la coopération, si elle est possible, entre les autorités fédérales et provinciales, car il est convaincu que cette collaboration est indispensable à la solution satisfaisante du problème. Voilà pourquoi le ministre du Travail, fort de renseignements ultérieurs dont il peut saisir le comité, croit opportun de convoquer ce comité de nouveau et de faciliter son étude de la question en lui communiquant lesdits renseignements. A mon sens l'intérêt même de la question nous ordonne d'adopter cette méthode.

M. IRVINE: Je suis très désappointé de voir la manière dont le Gouvernement entend traiter cette question des pensions au vieil âge. J'espérais qu'on la règlerait d'une façon ou d'une autre dès cette session-ci. L'an dernier, le comité nommé à cet effet a étudié assez à fond le sujet, recueillant tous les renseignements possibles. La recommandation concernant la consultation des provinces n'avait pas une importance essentielle. Le comité s'était prononcé en faveur d'une loi de pensions au vieil âge; la proposition voulant qu'on consulte les provinces et qu'on rejette sur elles une certaine part de responsabilité à ce sujet m'avait semblé, à l'époque, un moyen de retarder la décision. Les événements subséquents l'ont prouvé. Je ne sais pas quelle est exactement l'intention du Gouvernement à l'égard des pensions au vieil âge, mais s'il veut retarder la décision pendant une autre année encore, il ne pouvait guère choisir un meilleur moyen. Cela lui permettra en même temps de dire au public que le projet suit son cours. En réalité, il ne se fera rien et tout ce que nous aurons, c'est un rapport, si rapport il y a. Comme le très honorable leader de l'opposition (M. Meighen) l'a fait remarquer, la seule chose que ce comité puisse faire, c'est de prendre connaissance de ce que le ministre du Travail vient de nous lire, à savoir que certains gouvernements provinciaux ne s'intéressent pas du tout au sujet, considérant que c'est du ressort de l'autorité fédérale, tandis que d'autres sont disposés à examiner la chose à fond. Quand on aura pris connaissance de ces renseignements, tout ce qu'il restera à faire sera de réitérer la conclusion de l'an dernier.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois que l'honorable député faisait partie du comité, l'an dernier. Or, le comité n'avait-il pas décidé que si l'on devait adopter un système de pensions au vieil âge, il fallait que ce fût de concert avec les provinces?

M. IRVINE: Je viens justement de dire que cela faisait partie de la conclusion du comité. Mais le ministre du Travail ne va certainement pas en conclure, parce que certaines provinces ne veulent pas donner suite à la proposition, que le Canada devra toujours se passer de caisses de retraite pour les vieillards. On pourrait continuer à faire ainsi des recherches pendant cinquante ans et s'apercevoir que certaines provinces ne sont pas disposées à agir. Par conséquent, il est du devoir du Gouvernement de prendre maintenant l'initiative puisque le sujet relève de son autorité. Et si j'ai pris la parole, c'est pour insister auprès du Gouvernement pour qu'il prenne dès maintenant cette responsabilité. Je comprends qu'on ferait des progrès si l'on demandait au comité de préparer un texte de loi; mais je suppose que ce sera la prérogative du Gouvernement lui-même. Au lieu de renvoyer la question au comité pour plusieurs semaines de discussion stérile, je suggérerais au Gouvernement de présenter le plus tôt possible un projet de loi établissant des pensions au vieil âge. Si la chose est renvoyée au comité et qu'on l'examine encore pendant deux ou trois semaines ou plus, quelle que soit la composition du comité et même si ses conclusions sont favorables, il est peu probable qu'on adopte une loi au cours de cette session.

L'hon. M. MURDOCK: Si le Gouvernement faisait ce que suggère l'honorable député, n'agirait-il pas à l'encontre des conclusions du comité de l'an dernier que la Chambre a adoptées?

M. IRVINE: Je ne le pense pas, monsieur l'Orateur. Le comité a indiqué cette enquête interprovinciale simplement comme une partie

de sa proposition au Gouvernement. Le comité a pensé, je crois, ou du moins il aurait dû penser que certains gouvernements provinciaux ne donneraient peut-être pas suite à l'idée.

L'hon. M. MURDOCK: Si c'est là l'opinion de l'honorable député, il devrait relire le rapport du comité dont il faisait partie, l'an dernier.

M. IRVINE: Je l'ai lu, monsieur l'Orateur. J'ai pris part à la discussion qui s'est élevée à ce sujet et je crois être au courant de ce qui s'est fait. Je ne peux pas dire quelle était la pensée des membres du comité, mais il est certain que lorsqu'ils ont proposé que les provinces et l'autorité fédérale rédigent ensemble la loi et ne soient nullement responsables de son application, ils n'en concluaient pas que si une ou plusieurs provinces refusaient de donner suite au projet, il ne devait pas y avoir de loi relative aux pensions de vieillesse. Si telle avait été l'idée du comité, il l'aurait, je pense, manifestée et je ne crois pas que le ministre du Travail ni qui que ce soit ait le droit de supposer que c'était là l'intention du comité.

L'hon. sir HENRY DAYTON: La réponse que m'a faite le très honorable premier ministre (M. Mackenzie King) est absolument exacte. J'avais posé la question simplement parce qu'il avait déclaré précédemment que ce comité pouvait faire comparaître devant lui les représentants des provinces qui ne s'étaient pas encore prononcées. Mon très honorable collègue explique, bien entendu, que la chose est impossible. Donc, la première partie du raisonnement se trouve détruite. Mais il donne une autre raison qui peut être parfaitement juste, à savoir qu'il faut aborder cette question dans un esprit de "douce modération." Je suppose que c'est la seule façon de l'aborder. Il n'y a aucun doute que lorsque le gouvernement fédéral s'adresse aux gouvernements provinciaux pour essayer de les intéresser à quelque entreprise mixte, le meilleur moyen d'obtenir des résultats, ne soit de faire preuve de "douce modération." Donc je conviens parfaitement avec le très honorable premier ministre que pour réussir, c'est ainsi qu'il faut agir. Mais cela soulève une très intéressante question, celle de savoir si le Gouvernement est privé de cet esprit de "douce modération". Est-il bien vrai que les gouvernements provinciaux seraient mieux disposés à donner leur concours si les démarches étaient faites par le Gouvernement fédéral que s'ils y étaient sollicités dans ce même esprit de "douce modération" par un comité spécial? Je répugne à croire que le Gouvernement est privé de cet esprit de "douce modération" à tel point qu'il faille absolument constituer un comité à cette période de la session, pour faire preuve de cet esprit dont manque le Gouvernement. Et bien, ne vaudrait-il pas mieux user d'un peu plus de franchise les uns envers les autres? Tout le monde sait que si ce rapport est renvoyé à un comité spécial, il est bien peu probable qu'on prenne une décision au cours de la présente session. Qu'est-ce qui empêche le Gouvernement de se prononcer et de communiquer son projet au comité, avec mission de lui donner la forme voulue? Alors on pourrait agir. Bien entendu, dans ce cas-là, le Gouvernement ne pourrait pas ménager la chèvre et le chou; il serait obligé de prendre une décision et de la maintenir. Mais, après tout, le sujet n'est-il pas assez grave, assez essentiel et assez humanitaire pour qu'on le traite sérieusement dans un sens ou dans l'autre? Il y a autre chose que je voudrais faire remarquer. Nous avons un sous-comité spécial dans un des comité permanents constitués par le ministre du Travail et dans lequel l'élément ouvrier est spécialement représenté.

L'hon. M. MURDOCK: Le comité des rapports industriels et internationaux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Oui. Je crois comprendre que ce comité n'a guère de questions internationales à étudier pour le moment; si j'ai tort, le ministre voudra bien me reprendre. Je rappellerai à l'honorable ministre que nous avons actuellement tant de comités qu'il n'est pas rare d'en voir siéger cinq en même temps. Je sais que personnellement je devrais être présent tous les jours à quatre différents comités à la fois; cet ouvrage me prend presque tout mon temps de sorte que depuis assez longtemps je n'ai pas pu assister aux séances de la Chambre, justement à cause de ces réunions des comités spéciaux. Le Gouvernement ne pense-t-il pas que ce système de comités spéciaux est un peu usé? Ou alors ce seront les députés qui s'useront s'ils doivent d'un côté essayer de suivre les séances plénières de la Chambre et participer en même temps aux travaux de trois ou quatre comités, et même quelquefois plus, pendant que la Chambre est en session.

M. NEILL: Monsieur l'Orateur, il serait peut-être bon de remarquer que tous nos collègues qui ont insisté cet après-midi auprès du Gouvernement pour qu'il adopte immédiatement un système de pensions au vieil âge sans aucune aide des provinces—ce qui entraînerait évidemment de gros frais--repro-

chaient, il y a quelques heures, au Gouvernement de ne pas réduire les dépenses.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui a demandé cela?

M. NEILL: C'est ce que j'ai compris de la part de tous ceux qui ont adressé la parole.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pouvez-vous en nommer un?

M. NEILL: Il y a quelques heures, ils ont voté pour un amendement au budget qui censurait le Gouvernement pour ne pas avoir réduit les dépenses. Quant au comité, je ne pense pas qu'il serait juste d'en substituer un nouveau à celui qui avait été constitué l'an dernier, car ceux qui en faisaient partie sont évidemment au courant du sujet; ils s'y intéressaient tous beaucoup et on peut être sûr, je crois, qu'ils s'y intéresseront autant cette année, bien que plusieurs autres comités exigent leur attention. L'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens) a eu tort, je crois, de prétendre qu'il n'y a pas lieu de continuer, du moment qu'une des provinces refuse de participer. Le rapport du comité, déposé l'an dernier, proposait précisément, dans le cas où un projet de loi serait présenté, de laisser les provinces libres de s'en prévaloir, tout comme pour la loi des grandes routes dont quelques provinces se sont prévalues tandis que d'autres s'abstenaient.

L'hon. M. STEVENS: L'honorable député me permet-il de lui poser une question? non pas pour l'ennuyer, car je suis très sérieux. Disons que six provinces s'en prévaudront et trois s'abstiendront,—trois d'entre elles ont déjà dit que c'est à l'administration fédérale à voir à cela,—les vieillards indigents demeurant dans les provinces où la loi ne s'appliquerait pas ne seraient-ils pas portés à passer dans ces provinces où elle serait en vigueur. Dans le cas de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise, si la pension n'existait pas dans les deux, les vieilles gens demeurant dans celle qui n'en servirait pas, ne seraient-ils pas tentés de passer dans l'autre, qui se trouverait ainsi indûment obérée?

M. NEILL: C'est possible, mais je crois que l'on pourrait empêcher cela dans une bonne mesure. La même objection a été soulevée à propos de la loi des pensions aux mères de famille et l'on a fait des règlements appropriés. Je ne crois pas que les pensions de vieillesse que nous pourrions nous permettre d'établir seraient suffisantes pour engager les gens à s'éloigner beaucoup mais il serait facile de régler le point en exigeant un certain nombre d'années de résidence dans la province en question. Je donnais simplement une explication à l'honorable député qui n'était pas membre du comité et je tenais à lui faire remarquer que le refus d'une ou plusieurs provinces de participer au projet ne nous empêche pas d'adopter une loi cette année. La proposition du comité était facultative.

Quant aux remarques du très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) à savoir que le comité n'a plus rien à apprendre, il se pourrait, si les rapports reçus et à recevoir des provinces démontraient l'impossibilité absolue ou à peu près de toute action collective, que nous ayons à formuler un autre projet. J'ai vu dans la presse, hier, que le gouvernement anglais inaugurait un nouveau système d'assurance, très général et à contributions, que je ne crois pas approprié à notre situation; cependant, faute d'un projet conforme aux indications du comité, il nous faudrait peut-être considérer quelque chose de cette nature. Le comité pourrait obtenir ces renseignements et un rapport aiderait au Gouvernement à formuler un plan.

(La motion est adoptée.)

Le très hon. MACKENZIE KING: Si la Chambre y consent, nous pourrions constituer le même comité que l'an dernier; car je crois que tous les honorables députés veulent que le comité soit composé des mêmes membres que celui de l'année dernière.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

Le très hon. MACKENZIE KING: Du consentement unanime de la Chambre, je propose:

Qu'un comité spécial, composé de MM. Fontaine, Irvine, Logan, McConica, Munro, Neill, Preston, Raymond, Robichaud, Sexsmith, Spence et St-Père, soit nommé pour s'enquérir relativement à un système de pensions au vieil âge, et qu'il soit autorisé à envoyer quérir personnes, documents et archives et à faire rapport de temps à autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne pourrait-on pas ajouter quelque chose comme ceci: "et que la correspondance échangée entre les différents gouvernements provinciaux depuis la dernière session lui soit communiquée afin qu'il l'examine et en fasse rapport."

Le très hon. MACKENZIE KING: Je remercie mon honorable ami de m'y avoir fait penser et je demande à modifier la motion dans ce sens.

(La motion ainsi modifiée est adoptée.)

MODIFICATION A LA LOI DES TERRES FEDERALES

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur) propose que la Chambre se forme en

comité à sa prochaine séance pour examiner une résolution ainsi conçue:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu de modifier la loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts de 1908 et les lois modificatrices en décrétant:

(1) Que par dérogation à ladite loi, on n'accordera à personne le droit d'inscription pour les terres situées dans la partie des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta au sud de la borne sud du township 16 dans la zone d'arpentage des terres fédérales, à moins que l'intéressé ne prouve à la satisfaction du ministre de l'Intérieur qu'il ou elle y est domicilié en permanence et poursuit des travaux agricoles sur une ferme d'au moins quatre-vingts acres éloignée d'au plus neuf milles en ligne droite du lopin pour lequel on demande l'inscription, à l'exclusion de la largeur des réserves de chemin comprises dans la superficie mesurée; ou que la personne intéressée ne soit le père, la mère, le fils ou la fille, le frère ou la sœur d'un colon domicilié en permanence et poursuivant des travaux agricoles comme susdit;

(2) Que par dérogation à ladite loi le ministre peut vendre les terres des écoles à titre d'emprise pour tout projet de réservoir, d'église, de cimetière ou d'hôpital, à un prix qu'un fonctionnaire du département fixera comme valeur courante réelle du terrain, et aux conditions de paiement que le ministre prescrira; mais le gouvernement de la province dans laquelle le terrain est situé devra approuver la vente et le prix dans chaque cas;

(3) Qu'au cas d'une demande faite par le porteur d'un titre de terrains scolaires non patentés achetés sous l'empire de la loi avant le 1er janvier 1923, ou par son procureur, ou cessionnaire enregistré, le ministre pourra, du consentement du gouvernement de la province dans laquelle les terrains visés sont situés, rescinder ce ou ces contrats de vente quant à une partie et dans la forme et pour la superficie que le ministre pourra prescrire;

Advenant cette rescission, le porteur, son procureur ou son cessionnaire enregistré, sera censé devoir à la couronne le principal et l'intérêt en conformité des termes et conditions du ou des contrats originaux de vente, quant à la superficie seulement à laquelle les contrats s'appliquent; et les comptes du porteur, de son procureur ou de son cessionnaire enregistré paraissant aux livres du département seront remaniés en conséquence. Dans ce remaniement les sommes payées sur le ou les contrats originaux pourront à la discrétion du ministre être appliqués au paiement du principal ou de l'intérêt dû, ou au principal accumulé en vertu du ou des contrats modifiés; mais aucune somme ne sera remboursée.

Son Excellence le gouverneur général ayant été mis au courant de l'objet de cette résolution, en recommande l'examen à la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: La discussion en comité serait plus facile si le ministre expliquait maintenant la signification précise de chacune de ces clauses. Je les comprends assez bien, j'imagine, mais plusieurs honorables députés, j'en suis sûr, ne sont pas au courant.

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur): Relativement à la clause 1, comme le savent les honorables députés, nous avons un règlement qui défend l'établissement sur un homestead au sud du township 16 dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour combien de temps?

L'hon. M. STEWART: Je ne puis en donner la date exacte.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vers quelle date ce règlement est-il entré en vigueur?

L'hon. M. STEWART: Il y a environ deux ans, je crois. Cette étendue de terrain connue généralement sous le nom de zone sèche ne devrait pas être ouverte à la colonisation, mais conservée autant que possible comme pâturage. Mais il convient d'accorder aux parents des résidants le privilège de choisir un homestead sur les terres disponibles conformément aux dispositions de la loi des terres fédérales d'après lesquelles le homestead devra se trouver à neuf milles au plus de la résidence du père ou de la mère ou des parents du nouveau colon. Nous avons de nombreuses demandes de la part de gens qui désirent s'établir dans cette zone. Je n'ai pas l'intention d'acquiescer à ces demandes, car je crois qu'il en coûte au pays des sommes énormes pour déplacer les gens de cette localité. On ne devrait ouvrir cette région à la colonisation qu'avec la plus grande prudence possible, et dans les cas seulement où il semble y avoir nécessité vu les demandes de la part de parents ou d'enfants de gens qui demeurent déjà dans la localité. Pour cette raison, je demande dans l'article 1er de l'amendement le privilège d'accorder aux personnes nommées le droit de choisir un homestead dans cette région.

Puis, pour ce qui est de la seconde modification de la loi concernant les terres scolaires les honorables députés se rappelleront que, l'an dernier, on s'opposa à cette mesure lorsque le ministre demanda le pouvoir de vendre des emprises et de réserver des emplacements pour les fins mentionnées ci-dessus: églises, cimetières, ou hôpitaux. Comme les honorables députés le savent très bien, sous le régime de la loi des terres scolaires. ces terres ne peuvent être mises en vente aux enchères, et quiconque est au courant des affaires de ce département sait que, de temps à autre, on a besoin de terrains scolaires, quelquefois comme sablonnières et souvent pour l'emplacement d'un croisement de voies ferrées. Dans ces cas, on s'est demandé quel serait le prix raisonnable de ces terrains. Dans le but de s'assurer que ces opérations auraient l'approbation des autorités provinciales, j'ai inséré dans cet article. cette année, une clause à l'effet qu'il faudra obtenir leur consentement avant de mettre en vente des terrains scolaires de cette nature.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre pourrait-il nous dire quel privilège existait dans le passé? Le ministre ne s'est-il pas déjà trouvé dans l'impossibilité de vendre ces terrains sans les mettre aux enchères pour des fins semblables?

L'hon. M. STEWART: C'est vrai, mais l'an dernier, lorsque j'ai tenté d'étendre la portée de cette disposition, mon très honorable ami s'y est opposé. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. STEWART:....et j'ai maintenant ajouté la disposition disant que la vente devra être faite à la satisfaction des autorités provinciales, que la chose sera soumise et que leur approbation devra être obtenue.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne vois pas clairement la différence existant entre la loi actuelle et celle proposée.

L'hon. M. STEWART: Je n'ai pas l'article sous les yeux, mais je vais me le procurer pour mon très honorable ami quand la question sera de nouveau discutée. Le troisième article est nouveau, et je puis dire, pour l'information de la Chambre, que j'ai consulté les gouvernements des provinces au sujet de ce changement affectant la vente des terrains destinés aux écoles, et j'ai obtenu leur consentement à ce qui, je le crois, sera grandement avantageux pour les détenteurs de terrains scolaires qui sont arriérés dans leurs paiements. Les honorables députés, surtout ceux des provinces de l'Ouest, savent qu'aux ventes à l'encan de terrains scolaires, dans le passé, bien des gens achetèrent plus de terrain qu'ils n'en avaient réellement besoin et se trouvèrent grandement embarrassés. De fait, notre bureau est appelé chaque jour à annuler des ventes de terrains scolaires; il va sans dire que les sommes déboursées par le acheteurs sont confisquées. J'ai proposé aux gouvernements des provinces intéressées qu'il serait bon que j'eusse l'autorité d'annuler une partie de la vente et d'appliquer le paiement fait sur le prix d'achat à la portion retenue par l'acheteur, lui évitant ainsi la perte de son argent et lui permettant de payer la balance de ce qu'il détient. Ceci se présente souvent dans le cas de ventes de demi-sections et plus. Nous ne proposons pas de séparer le quart de section en deux, mais qu'on nous autorise à annuler la vente d'une demi-section et à appliquer l'argent payé sur le prix d'achat au quart de section que l'intéressé voudra retenir et payer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Une innovation très sérieuse.

L'hon. M. STEWART: Je ne m'accorde pas avec mon très honorable ami. Plutôt que d'annuler complètement la vente et de confisquer l'argent déboursé par l'acheteur, je crois bien plus raisonnable de permettre à ce dernier de retenir la moitié de son achat, sans changer les conditions du contrat, simplement en appliquant les sommes payées à l'achat d'un quart de section, au lieu d'une demi-section, l'autre partie retournant à la Couronne.

M. GARLAND (Bow-River): L'alinéa 2 ne fait-il qu'ajouter quelque chose aux règlements actuels pour la vente des terrains scolaires, ou bien pouvez-vous, sous le régime de ce règlement, vendre des terrains scolaires pour des fins autres que celles prévues dans les règlements?

L'hon. M. STEWART: Non.

M. GARLAND (Bow-River): Supposons que quelqu'un veuille acheter des terrains scolaires dans cette région dans le but de cultiver, comment ferait-il?

L'hon. M. STEWART: Nous ne pourrions pas les lui vendre. Ils se vendent sous le régime d'un règlement existant aujourd'hui et qui dit qu'il faut obtenir le consentement du gouvernement de la province avant que les terrains soient offerts en vente, et que la vente doit se faire à l'encan.

M. l'ORATEUR: Je crois qu'il faut le consentement unanime de la Chambre si l'on veut poser des questions à cette étape de la procédure. Toutes ces questions peuvent être posées en comité général.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION EN COMITE GENERAL D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX GRANDES ROUTES

L'hon. GEORGE P. GRAHAM propose que la Chambre se forme en comité général pour étudier le projet de résolution suivant:

Résolu qu'il est à propos de décréter que le délai dans lequel les provinces du Canada peuvent gagner et recevoir les sommes qui leur sont allouées en vertu des dispositions de la loi des grandes routes du Canada, chapitre 54 des Statuts de 1919, et prorogées par le chapitre 4 des Statuts de 1923, soit de nouveau prolongé de deux années.

Il dit: Je puis dire que ce projet de résolution prolonge de deux ans la mise en vigueur de la loi des grandes routes pour permettre aux provinces qui ne l'ont pas fait de gagner le montant d'argent qui leur a été voté en vertu de cette loi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami veut-il dire quelles sont ces provinces et quelles sommes elles peuvent obtenir?

L'hon. M. GRAHAM: Je renseignerai mon honorable ami quand nous siégerons en comité.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sous la présidence de M. Gordon.)

L'hon. M. GRAHAM: En réponse à l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton), je dois dire que les provinces qui ont gagné le plein montant alloué sont le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et la Colombie-Anglaise. En Ontario, on a retenu $300,000 afin d'assurer l'achèvement des travaux. Dans les provinces suivantes, il sera nécessaire de poursuivre les travaux de construction de routes pendant un certain nombre d'autres saisons afin d'avoir droit au plein montant: en Saskatchewan, trois ans; au Manitoba, deux ans; dans l'île du Prince-Edouard, deux ans; en Alberta, deux ans. Québec terminera ses travaux cette année.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Combien d'argent verse-t-on dans chaque province, et combien paiera-t-on pendant la prolongation du délai que l'on a accordée?

L'hon. M. GRAHAM: Afin de s'y comprendre, je donne d'abord le montant des subventions. L'allocation de 20 millions se répartit comme suit:

Alberta	$1,477,810
Colombie-Anglaise	1,251,955
Manitoba	1,602,265
Nouvelle-Ecosse	1,468,720
Nouveau-Brunswick	1,163,845
Ontario	5,877,275
Ile du Prince-Edouard	603,455
Québec	4,748,420
Saskatchewan	1,806,255

Je donne maintenant le montant des déboursés, comparés aux crédits: On a versé $16,784,825.82. Sur les $3,215,174.18, qui restent, une somme de $869,187.25 est entre les mains des vérificateurs et l'on en prépare le paiement, ce qui laisse un reliquat de $2,345,086.93 qui n'a pas encore été attribué.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelles difficultés se présentent-elles à propos de ces montants non déterminés? Dois-je comprendre qu'on a adopté un jugement par arbitrage ou un arrangement?

L'hon. M. GRAHAM: Non, les vérificateurs examinent la question. On a préparé un marché pour chaque province. Il serait peut-être intéressant d'en donner lecture. Le voici:

L'Alberta a fait approuver par le ministre des Chemins de fer et des Canaux ses projets de travaux à exécuter sous l'empire de la loi des grandes routes du Canada, le 11 mai 1920. Néanmoins on ne dépensa aucune des sommes prévues par ce plan et, après un changement de gouvernement, on nomma une commission des grandes routes dans le but d'examiner toute la question des chemins que le gouvernement provincial doit améliorer sous l'empire de la loi des grandes routes du Canada. Cette commission conseilla de faire certaines additions et de légères modifications au projet primitif, et en mars 1924, elle demanda l'approbation d'un projet modifié; le ministre des Chemins de fer et des Canaux l'approuva en avril 1924. Au cours de la dernière saison, la province a poussé vigoureusement les travaux. En vertu de la loi, l'Alberta a droit à $1,477,810. Jusqu'à présent la province a gagné $274,292.11 et a reçu $210,585.93; on est à déterminer le reliquat à verser.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: D'après cette entente, combien d'années aura l'Alberta pour avoir droit au reliquat?

L'hon. M. GRAHAM: Elle aura la présente année et deux autres. La loi n'expire pas avant le mois d'avril 1926; mais on doit savoir, cette année, pour préparer les projets de travaux à exécuter l'an prochain, que l'on a prolongé le délai. L'entente ajoute:

La subvention accordée à la Saskatchewan par la loi est de $1,806,255 Jusqu'à présent, cette province a gagné $1,495,594.68, dont $1,434,484 lui ont été versés et l'on est à déterminer le reliquat à payer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est une somme comparativement minime.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, la Saskatchewan peut la gagner en trois ans. L'entente ajoute:

La part du Manitoba est de $1,602,265. Sur ce montant, la province a gagné $1,222,149.79, bien que le paiement d'une certaine partie de cette somme ($68,209.39) n'ait pas été déterminé. Le Manitoba a gagné en moyenne, par année une somme de $200,000, de sorte qu'il lui faudra poursuivre les travaux pendant environ deux saisons pour avoir droit au reliquat.

La somme accordée à l'Ontario est de $5,877,275, et cette province a gagné la presque totalité de cette somme, bien qu'un certain montant (environ ($300,000) soit retenu jusqu'au parachèvement de deux ou trois entreprises déterminées. On estime que ces travaux seront terminés en moins de deux saisons.

Le crédit affecté à la province de Québec, en vertu de la loi, est de $4.748,420. Cette province a encore droit à $100,000. Elle réclamera cette somme pendant la saison actuelle.

La subvention accordée à l'Ile du Prince-Edouard est de $603,455. Jusqu'à présent cette province a gagné $554,387.45, dont $408,273.69 lui ont été versés. Je considère que l'Ile du Prince-Edouard devra poursuivre ses travaux pendant deux autres saisons pour avoir droit au reliquat de sa subvention, vu qu'elle se propose d'importer du gravier de la terre ferme.

Le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et la Colombie-Anglaise ont gagné le plein montant de la subvention qui leur était accordée en vertu de la loi des grandes routes du Canada.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Avant de laisser ce sujet, mon honorable ami peut-il me dire quelle somme on a retenue sur l'argent qui a été gagné? Quelle somme a-t-on gagnée en vertu du marché de l'année dernière et qui n'a pas été définitivement versée?

L'hon. M. GRAHAM: D'après les marchés que l'on a conclus, l'on doit à l'Ontario une somme de $300,000; ce montant reste à vérifier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On ne l'a pas encore gagnée?

L'hon. M. GRAHAM: Non, on n'y aura pas droit avant deux ans environ. Je vais trouver ces chiffres.

M. McTAGGART: Le ministre veut-il nous dire quels nouveaux projets l'on a arrêtés en Alberta et en Saskatchewan d'après l'entente intervenue entre les gouvernements provinciaux et fédéral? Sera-t-il possible, mettons pour la Saskatchewan, d'entreprendre de nouveaux travaux en vertu de l'entente conclue par les deux gouvernements?

L'hon. M. GRAHAM: Elles ont gagné jusqu'à maintenant un montant de $1,495,594.58, sur une subvention de $1,806,255, ce qui laisse un peu plus de $300,000. Je suppose qu'il pourrait y avoir de nouveaux projets, mais je n'en puis rien dire avant d'avoir pu comparer les propositions dont la Saskatchewan a déjà demandé l'approbation.

M. McTAGGART: Je pensais que peut-être l'accord ne pourrait s'appliquer à de nouveaux projets. Le terme de la loi n'a été prolongé que pour deux ans.

L'hon. M. GRAHAM: On pourra l'appliquer à tout projet dont l'exécution ne dépasse pas la somme attribuée à la Saskatchewan; mais rien de ce qui dépasse ce montant ne sera même mis à l'étude, faute de fonds. Ce qui veut dire que rien de plus ne sera accordé si les projets déjà approuvés pour la Saskatchewan, vu l'ensemble de tous ces projets approuvés, ont déjà coûté la somme allouée à cette province. Toutefois, selon moi, le coût des projets soumis actuellement au département ne dépasse pas le plein montant de l'allocation.

M. CALDWELL: Le ministre voudrait-il nous dire comment on détermine le chiffre de cette allocation. Etait-elle fixée à tant par tête de population ou à tant du mille de chemin pour chaque province?

L'hon. M. GRAHAM: Je vais lire cet extrait de la loi.

Pour les fins de construction et d'amélioration des grandes routes du Canada, le Gouverneur en conseil peut autoriser le paiement de la somme de vingt millions de dollars, prélevée sur le fonds du revenu consolidé du Canada, durant la période de cinq ans, à compter du premier avril mil neuf cent neuf.

Subordonnément aux conditions mentionnées, ladite somme doit être répartie et versée comme suit:

(a) Quatre-vingt mille dollars doivent être payés chaque année au gouvernement de chaque province.

(b) Le reste de la somme doit être répartie et payé aux gouvernements des provinces respectives, en proportion de la population des dites provinces respectivement, suivant que déterminée par le dernier recensement fédéral de chaque province.

M. DOUCET: Vu que la province du Nouveau-Brunswick a droit à sa pleine quotité, le ministre peut-il nous dire si elle en a touché le plein montant?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas de raison de penser qu'on ne l'a pas payé. D'ordinaire, aussitôt qu'elles ont gagné leur allocation, les provinces s'empressent de faire leur demande et elles n'ont qu'à attendre la vérification et l'inspection des ingénieurs suivant le cours ordinaire. Quand cela a été fait, l'argent est transmis.

M. CALDWELL: Est-ce la loi qui désigne sur quelle route l'argent sera employé ou si c'est la province qui fait le choix? Ces fonds doivent-ils être appliqués aux grandes routes ou les provinces peuvent-elles en disposer pour n'importe quelle route sur leur territoire?

L'hon. M. GRAHAM: Sans consulter la loi, je crois que les provinces font la répartition et c'est au gouvernement fédéral qu'il appartient d'approuver la catégorie des routes auxquelles il sera accordé 40 p. 100. Je ne crois pas que le pouvoir fédéral intervienne en rien pour ce qui est de l'allocation des provinces pour les routes.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est lu pour la 1re et 2e fois et adopté.)

L'hon. M. GRAHAM demande à déposer un projet de loi (bill n° 68), ayant pour objet de prolonger la durée de la loi des grandes routes.

Cette motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.

DEPOT D'UNE RESOLUTION TENDANT A LA CONSTRUCTION D'UN EMBRANCHEMENT DU RESEAU NATIONAL ENTRE SUNNYBRAE ET GUYSBOROUGH

L'hon. M. GEORGE GRAHAM propose que la Chambre se forme en comité général à sa prochaine séance, pour la discussion d'un projet de résolution tendant à la construction d'une ligne de chemin de fer des Chemins de fer nationaux, entre Sunnybrae et Guysborough (N.-E.).

Son Excellence le Gouverneur général, ayant été mis au courant de l'objet de cette résolution, en recommande l'examen à la Chambre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'aimerais à savoir de mon honorable ami s'il y a quelque chose de plus dans ce projet ou si c'est le même que celui de l'année dernière?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que le texte en est exactement le même que celui de l'année dernière.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LA CONSTRUCTION DE L'EMBRANCHEMENT TURTLEFORD, DU RESEAU NATIONAL

L'hon. GEO. P. GRAHAM propose à la Chambre de se former en comité général sur un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide: (1) Qu'il y a lieu de présenter une loi décrétant la construction ou l'achèvement avant le 31 août 1928, d'une ligne de chemin de fer entre Turtleford et un endroit du township 48, rang 12, à l'ouest du troisième méridien, province de Saskatchewan, par la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (ci-après appelée la "compagnie National") et la Canadian Northern Railway Company, (ci-après appelée la "Northern Company"), conjointement ou solidairement;

(2) Qu'une partie des frais de construction et d'achèvement indiquée approximativement au tableau annexé, sera fournie par la Northern Company sur le produit d'obligations-débentures émises antérieurement et actuellement subordonnées à certaines fiducies, au crédit du trésorier provincial de la Saskatchewan (ci-après appellées "fonds de fiducie"); et le reliquat, indiqué aussi approximativement au tableau, sera fourni par la compagnie nationale. Pour fournir ce reliquat, la compagnie, subordonnément aux dispositions de la loi proposée, pourra émettre des billets, obligations, bons et autres valeurs (ci-après appelés "valeurs"), et le Gouverneur en conseil pourra autoriser la garantie du principal et de l'intérêt de ces valeurs. Lesdites compagnies seront autorisées à prendre toutes les mesures, solidairement, pour permettre l'emploi des fonds fiduciaires comme il est aux présentes pourvu;

(3) Que des dispositions soient établies pour l'émission de certificats quant au parcours, par le ministre; et ni le ministre dans l'émission de ces certificats, ni les compagnies dans l'exécution des travaux de construction et de parachèvement, ni la compagnie nationale dans l'émission de ses valeurs pour le reliquat du coût après déduction des fonds disponibles, ne devront sans le consentement du Parlement dépasser les frais estimatifs quant au parcours et frais moyens par mille et la somme estimée des fonds de fiducie utilisables, par plus de quinze pour cent; et si d'après un levé de plan définitif il appert à ces compagnies ou à l'une d'entre elles que les frais encourus dans l'achèvement de l'entreprise dépasseront la limite des dépenses estimées, lesdites compagnies ne commenceront ni ne poursuivront les travaux sans avoir au préalable obtenu l'approbation du Parlement;

(4) Que la nature, les termes et formes des valeurs à émettre et à garantir, touchant le reliquat par la compagnie nationale, seront celles que le Gouverneur en conseil approuvera et le ministre des Finances signera;

(5) Que pour permettre de poursuivre l'achèvement de ladite ligne de chemin de fer, le Gouverneur en conseil, en attendant l'émission et la vente d'une quelconque de ces valeurs garanties, pourra autoriser des avances auxdites compagnies, ou à l'une ou l'autre d'entre elles, sur le fonds consolidé du revenu, ces avances devant être remboursées à Sa Majesté par les premiers deniers utilisables à cette fin;

(6) Que le ministre présentera chaque année au Parlement un état des travaux et des déboursés, des avances et des sommes remboursées, et tout autre renseignement de cette nature que ce dernier exigera ou ordonnera.

ANNEXE

Lieu	Parcours déjà régalé	Estimations		
		Parcours comprenant les régalages existants	A dépenser	Dépense moyenne par mille
De Turtleford vers l'est et le sud à un endroit du tp. 48, rang 12, ouest du 3e méridien, province de la Saskatchewan	23	67	$ 1,871,000	$ 27,925
A fournir par la Northern Company à même des fonds fiduciaires prévus à la résolution 2, et selon le chapitre 2 des Statuts de la Saskatchewan, 1924, approximativement	.....	.....	801,000	
A fournir par la Compagnie Nationale, comme reliquat de coût, prévu dans la résolution 2, approximativement	.....	.....	1,070,000	
			$ 1,871,000	

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général.

L'hon. M. GRAHAM: Les honorables députés se rappelleront que l'an dernier nous avons déposé un projet de loi touchant la construction de cette ligne jusqu'à un certain point. Il a été adopté à la Chambre des Communes et à notre comité des Chemins de fer, mais non à la Chambre haute. Il s'agissait d'une voie ferrée plus longue que ne comporte la résolution actuelle. J'ai l'intention, dis-je, de renvoyer tous ces bills au comité des Chemins de fer pour qu'ils soient l'objet d'une discussion complète, mais il convient d'expliquer, je crois, que le Gouvernement de la Saskatchewan a émis certaines valeurs pour la construction de lignes dans cette province, et, par une loi récente a permis l'application de ces valeurs à la construction de cette ligne et d'une autre dont j'ai le tracé devant moi, l'embranchement Bengough-Willowbunch. Ce projet de loi est le même que celui de l'an dernier, sauf pour le parcours et ce point que je viens d'in-

diquer, c'est-à-dire que nous pouvons maintenant utiliser les fonds fournis par le gouvernement de la Saskatchewan et détenus en dépôt pour la construction de certaines voies ferrées. Peut-être ferais-je bien, pour ne pas commettre d'erreur, de lire la note que m'a transmise l'avocat des chemins de fer nationaux:

Ce projet de loi diffère un peu de ceux de l'an dernier, en ce qu'il pourvoit, jusqu'à concurrence de $801,000, à l'utilisation du dépôt actuellement entre les mains du trésorier provincial de la Saskatchewan. Le coût total de la ligne, tel que l'indique le tableau, s'élève à $1,871,000, ce qui laisse une balance de $1,070,000 que doit fournir le réseau national.

Nous n'avons pas prolongé cette année l'embranchement jusqu'à Hafford pour la raison qu'après avoir discuté la chose avec le premier ministre, M. Dunning, et M. Hungerford, l'avis a été exprimé que le principal c'était de faire construire une partie de la ligne, cette année, et le parcours actuel—67 milles—rend la ligne jusqu'à l'endroit appelé Lake-Meeting.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: A quel parcours se bornait-on dans le bill de l'an dernier?

L'hon. M. GRAHAM: A une assez bonne distance au delà de Lake- Meeting.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On n'a pas exécuté de travaux en vertu du projet de loi de l'an dernier?

L'hon. M. GRAHAM: Il n'a pas été adopté.

Pendant plusieurs années, il a été question de bâtir une ligne à partir de Shellbrook jusqu'au lac Meeting, et le plan de l'embranchement qui fait l'objet du bill prévoit la construction de la ligne jusqu'à son point de jonction avec la ligne de Shellbrook, si celle-ci est établie un jour. La partie projetée entre le lac Meeting et Hafford n'a pas été abandonnée. Nous reviendrons plus tard sur ce projet. Dans l'intervalle, M. Hungerford voudrait qu'on examine de nouveau le projet de construire entre le lac Meeting et Hafford, afin de décider à quel point exact doit se faire la jonction avec la ligne principale. Il pense qu'au lieu de se diriger franc sud, la ligne devrait faire un coude vers l'ouest, parce que, d'après son opinion, les céréales provenant de ce district suivront probablement la voie qui va vers l'Alberta, au lieu d'être dirigées sur Fort-William.

Ce projet diffère très peu des bills ordinaires proposés l'année dernière. Là où il diffère le plus, c'est que dans celui-ci, il est clairement stipulé que la compagnie Nationale ne pourra émettre des titres ou valeurs que pour le surplus du coût des travaux après déduction faite des fonds du fidéicommis. Et il est stipulé que les deux compagnies, la compagnie du Nord et la compagnie Nationale sont autorisées à faire toute démarche et formalité, conjointement ou séparément, pour obtenir l'emploi des fonds du fidéicommis pour l'objet en question. On se souviendra que les fonds placés en fidéicommis appartiennent au réseau du Nord-Canadien, vu qu'ils ont été constitués par une émission de titres du Nord-Canadien de la Saskatchewan et de la compagnie du Nord-Canadien.

Par conséquent, la ligne à construire le sera comme partie du réseau du Nord-Canadien, afin d'y pouvoir affecter les fonds en fidéicommis.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il ne saurait y avoir, je crois, aucune confusion au

sujet de la nature du fidéicommis. Si je m'en souviens bien, du temps de l'ancien réseau du Nord-Canadien de la Saskatchewan, qui existait en vertu d'une charte provinciale, il y a eu plusieurs projets dont presque tous, sinon tous, ont été lancés avec la garantie de la province.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un fait.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne crois pas qu'aucune de ces lignes aient été construites par la compagnie elle-même. Elles l'ont été entièrement aux frais du public.

L'hon. M. GRAHAM: Soit d'un gouvernement, soit de l'autre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre pourrait peut-être nous dire à quelle ligne la garantie a été accordée à l'origine.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne pourrais le dire en ce moment. Ce renseignement se trouve au ministère.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Parfait, vous nous le ferez connaître un peu plus tard. D'après les conventions, la garantie portait sur les bons émis par le réseau, endossés par la province, confiés à la garde du fiduciaire pour être remis aux chemins de fer au fur et à mesure de l'avancement des travaux. En sorte qu'on propose d'utiliser les fonds constitués par le gouvernement provincial, au lieu d'en fournir nous-mêmes.

L'hon. M. GRAHAM: En partie.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La partie stipulée. Il est clair que cette nouvelle dépense augmente par le fait même les charges du réseau de l'Etat.

L'hon. M. GRAHAM: Evidemment.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle différence existe-t-il entre bâtir la ligne sur la garantie provinciale ou la bâtir sur la garantie fédérale.

L'hon. M. GRAHAM: Voulez-vous parler au point de vue du service des intérêts?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il y a plus que cela. Quelques-unes de ces garanties comportent certaines conditions de responsabilité; il y en a où le service de l'intérêt est stipulé à l'encontre du Dominion, quoiqu'elles soient créées par la province. La Chambre devrait savoir, avant d'autoriser l'exécution de lignes ferrées garanties par les administrations provinciales, quelles sont les conditions auxquelles on s'oblige, car ces lignes seront la propriété de l'Etat fédéral et le public voudra savoir quels sont les intérêts qu'il faudra payer et quelles conditions

étaient mises au placement des titres du chemin de fer. Il me semble qu'on ne devrait pas embrouiller la comptabilité, déjà assez complexe, de notre réseau national, en se chargeant des anciennes garanties provinciales. Aux termes du traité entre la province et la compagnie du chemin de fer je ne serais pas étonné que l'intérêt sur les obligations courût depuis le moment où elles ont été émises au public.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est que juste.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Qui paye l'intérêt aux porteurs en ce moment?

L'hon. M. GRAHAM: D'après ce que je comprends, ces obligations se suffisent pour ainsi dire à elles-mêmes, bien que je n'en sois pas certain. Je devrai me procurer ce renseignement. Je le trouverai peut-être dans la loi provinciale où tous ces détails sont probablement exposés.

Notre collègue a touché un point qui ne m'avait pas frappé jusqu'ici: c'est que la garantie provinciale pourrait contenir d'autres obligations que celles du service de l'intérêt, obligations qui rendraient l'exploitation de la nouvelle ligne par l'Etat fédéral hérissée de difficultés financières, ce qui n'aurait pas lieu si notre administration se procurait les fonds elle-même. Je vais faire mettre cette question au point avant d'aller au delà.

M. CALDWELL: Les lois concernant des affaires de cette nature ne renferment-elles pas d'ordinaire une disposition statuant que l'intérêt sera acquitté sur le produit de l'émission des obligations tant que l'entreprise ne sera pas complétée? Je sais que cela se fait pour les commission du port et autres entreprises de même nature, mais je ne sais pas si cette pratique est suivie dans la construction des voies ferrées.

L'hon. M. GRAHAM: Nous émettons les obligations; nous les vendons et nous remettons le produit de la vente entre les mains du receveur général à un certain taux d'intérêt. Nous pourrions tout aussi bien placer les fonds dans une banque, si c'était nécessaire. La méthode ordinairement suivie, toutefois, par le gouvernement fédéral, pour financer des entreprises de cette nature, consiste à remettre entre les mains du receveur général le produit de la vente des obligations sur lequel nous retirons l'intérêt qui est fixé à un certain taux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami (M. Calder) a raison quant au point qu'il a soulevé, mais je ne sais pas si la pratique est suivie en ce qui regarde les entreprises de chemins de fer. L'honorable député a fait allusion à une disposition que l'on rencontre d'habitude dans tous les actes de fiducie. Sous le régime des actes de fiducie, le syndic a le droit de verser l'intérêt durant une certaine période déterminée qui est censée représenter un délai raisonnable pour la construction de la voie ferrée avant que l'on commence de l'exploiter. En ce qui regarde les chemins de fer de l'Etat, nous n'avons pas de syndic, de sorte que nous épargons certains frais de ce chef. Les fonds, au lieu d'être déposés entre les mains d'un syndic, sont remis au receveur général qui les répartit à la demande de la compagnie et suivant qu'il est nécessaire de temps à autre; c'est le receveur général qui en dispose, qu'il s'agisse soit des intérêts, soit du principal. Si je me rappelle bien, une somme de $50,000 est inscrite dans les comptes publics de cette année pour l'intérêt sur le coût de construction de ces embranchements. Je n'en suis pas absolument certain; il peut se faire que ce soit pour autre chose, mais le principe est le même. Je prierais mon honorable ami de reconsidérer la question à la lumière de l'assertion qu'il a faite. Il a dans l'idée, dit-il, que ces obligations se maintiennent.

L'hon. M. GRAHAM: A peu près, je crois.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: S'il en est ainsi, personne ne perd d'argent. Si certaines sommes ne restent pas improductives du fait de l'émission de ces obligations par la province, il serait certes préférable pour le pouvoir fédéral d'agir de sa propre initiative au lieu de construire des embranchements ici et là avec la garantie de la province. C'est le renversement le plus absurde de toutes choses, à mon sens, que le Dominion,—pour l'unique raison qu'il est le Dominion,—construise des embranchements avec la garantie de la province. Je ne sais ce qu'en pensent certaines gens, mais il est fort possible que le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) juge le projet plutôt absurde; dans l'intérêt du crédit du Canada à l'étranger, voilà évidemment un très mauvais précédent à consacrer.

Il n'est guère désirable que le Canada se place dans cette situation peu enviable aux yeux des pays étrangers,—lesquels ne sont pas du tout au fait du véritable état de choses qui existe ici,—savoir que le pouvoir fédéral en est rendu au point de financer ses entreprises de chemins de fer, du moins en partie, non pas avec les dons, car nous aurions le droit d'accepter cela,—mais avec la garantie de la province dont nous sommes responsables en dernier ressort et sur laquelle nous serons tenus d'acquitter l'intérêt.

L'hon. M. GRAHAM: Le réseau national, je le crois, a fait l'acquisition de plusieurs entreprises de chemins de fer de cette nature.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La situations était tout autre. La compagnie avait construit les voies ferrées; nous étions des légataires et nous avons accepté la succession avec toutes les obligations qu'elle comportait.

L'hon. M. GRAHAM: En effet.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Tandis que dans le cas qui nous occupe, nous nous plaçons nous-mêmes dans cette situation. Avant de consacrer le principe, m'est avis que nous devrions examiner les conséquences qu'il peut avoir au point de vue des finances et du crédit du Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne suis pas en mesure de discuter intelligemment ce point tant que je n'aurai pas sous la main tous les détails concernant la loi adoptée par la législature provinciale de la Saskatchewan. Depuis deux ans, cette province désire que ces sommes soient utilisées pour la construction de voies ferrées étant donné que le gouvernement provincial avait garanti ces obligations à cette fin. Il n'est donc pas déraisonnable d'utiliser ces sommes pour la construction de ces lignes dans les limites de la province, si la chose est possible, même advenant le cas où ces embranchements seraient exploités par le réseau des chemins de fer nationaux. Que voulez-vous que la province fasse de ces fonds? Ils ne sauraient être consacrés à d'autres fins qu'à la construction de voies ferrées dans les limites de la Saskatchewan.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je prierai mon honorable ami de se reporter aux observations qu'il a faites il n'y a guère plus de dix minutes, savoir que les obligations en question n'occasionnent pas de frais à la province.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit que c'est là mon idée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: S'il en est ainsi, la province utilise ces fonds à l'heure qu'il est.

L'hon. M. GRAHAM: Je m'en assurerai. Cependant, je ne vois pas de quelle façon la province peut consacrer ces sommes en dernier ressort à d'autres fins que la construction des voies ferrées.

La province a les garanties. Si elle s'en sert ce ne peut être que pour des fins temporaires jusqu'à ce qu'elle puisse les affecter à la construction du chemin de fer. Tout dépend, selon moi, de savoir si c'est sage pour le Canada.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est exact.

L'hon M. GRAHAM: La législature de la Saskatchewan a, sans opposition, je crois, adopté une loi permettant aux chemins de fer Nationaux d'employer l'argent prélevé sur ces garanties dans le but esquissé dans cette résolution. Quelles seraient les nouvelles complications, je l'ignore.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pense que mon honorable ami constatera que c'est la situation, mais j'espère qu'il s'assurera: d'abord, qu'il a un bon syndic; deuxièmement, que le syndic a le contrôle de cet argent; troisièmement, que le syndic, durant l'intervalle qui doit s'écouler avant que le montant soit appliqué à la construction de ce chemin de fer, a le droit de l'engager dans n'importe quel placement sûr et garanti approuvé par la province; quatrièmement, que la province, comme c'est probable, utilise son propre argent, ce qu'elle peut fort bien faire au sujet de ses opérations financières.

L'hon. M. GRAHAM: La province aurait-elle la permission, sans une loi, de consacrer l'argent à d'autres fins que la construction du chemin de fer?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non pas pour des travaux de premier établissement. Mon honorable ami verra que d'habitude il est inséré une disposition raisonnable qui, avec une certaine prudence de la part du syndic en quelques cas, permet à l'argent d'être affecté de diverses manières. Mon collègue n'a pas de difficulté à utiliser les fonds ici; ils vont dans les coffres du receveur général. Je suppose qu'il en est de même dans la Saskatchewan.

M. CALDWELL: Monsieur le président, à mon avis, voici à quoi se résume le point soulevé par l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton): Le Gouvernement fédéral peut-il obtenir cet argent de la province dans d'aussi bonnes conditions qu'ailleurs. Quant à consacrer ces deniers à d'autres fins, je crois que l'honorable député à absolument raison. Je sais qu'il y a quelques années, le Nouveau-Brunswick a émis pour une certaine ligne des obligations qui furent déposées dans une compagnie de fiducie. Lorsque nous voulûmes utiliser ces valeurs pour construire le chemin de fer nous apprîmes que la compagnie les avaient placées dans un chemin de fer de l'Amérique du Sud, et nous ne pûmes entreprendre notre construction parce que le placement n'était pas réalisable, et je ne crois pas que nous ayons encore été complètement remboursés. Cette compagnie de fiducie avait aussi des embarras financiers et ne put trouver de l'argent d'autres sources pour nous.

L'hon. M. GRAHAM: Serait-il plus coûteux pour le National-Canadien d'émettre ses propres obligations?

M. CALDWELL: Mais, cela signifie en dernier ressort le Gouvernement et le peuple.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Voilà le point.

M. CALDWELL: Le ministre veut-il s'informer?

L'hon. M. GRAHAM: Je me renseignerai complètement avant que la Chambre se forme en comité pour l'étude du projet de loi.

Il est fait rapport de la résolution qui est lue une 2e fois et adoptée.

L'hon. M. GRAHAM demande à déposer un projet de loi (bill n° 69), concernant la construction d'une ligne des chemins de fer Nationaux du Canada depuis Turtleford et un point dans le township 48, rang 12, à l'ouest du 3e méridien, dans la province de la Saskatchewan.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je prierais mon honorable ami de nous donner le renseignement qu'il nous a promis avant que la Chambre se forme en comité pour l'étude de ce bill.

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

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

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA CONSTRUCTION D'UNE LIGNE DE REGINA A AVONLEA

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et Canaux) propose que la Chambre se forme en comité pour la discussion d'une résolution ainsi conçue:

Qu'il y a lieu de soumettre une mesure pourvoyant à la construction ou à l'achèvement avant le 31 août 1927 d'une ligne de chemin de fer entre un endroit à cinq milles environ au sud de Régina et Avonlea, province de la Saskatchewan, par la Conpagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

2. Que la Compagnie pourra émettre des billets, bons et valeurs relativement à cette construction, et le gouverneur en conseil pourra en autoriser la garantie;

3. Que des dispositions soient établies pour l'émission de certificats de milliaire, par le ministre; et ni le ministre dans l'émission de ces certificats, ni la compagnie dans l'exécution des travaux de construction et d'achèvement, ne devra sans le consentement du Parlement dépasser les frais estimés de distance et frais moyens par mille, par plus de quinze pour cent; et si d'après un levé définitif il appert à la compagnie que les frais encourus dans l'achèvement de l'entreprise dépasseront la limite des dépenses estimées, ladite compagnie ne commencera ni ne poursuivra les travaux sans avoir au préalable obtenu l'approbation du parlement;

4. Que la nature, les termes et formes des valeurs à émettre et garantir seront tels que le Gouverneur en conseil pourra les approuver et le ministre des Finances les signer;

5. Que pour permettre de poursuivre l'achèvement immédiat de ladite ligne de chemin de fer le Gouverneur en conseil, en attendant l'émission et la vente de ces titres garantis, pourra autoriser des avances à ladite compagnie, sur le Fonds consolidé du revenu, ces avances devant être remboursées à Sa Majesté par le produit de la vente ou autre aliénation desdites valeurs.

6. Que le ministre présentera chaque année au Parlement un état des travaux et des déboursés, des avances et des sommes remboursées, et toute autre information de cette nature que ce dernier exigera ou ordonnera.

TABLEAU

Tracé	Parcours déjà régalé	Estimations		
		Parcours comprenant les régalages existants	À dépenser	Dépense moyenne par mille
D'un endroit à environ cinq milles au sud de Regina, à Avonlea, province de la Saskatchewan.....	0	33	$ 941,000	$ 28,515

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il me semble que le ministre ferait mieux de différer cette résolution pour le moment. Elle va sûrement susciter un conflit d'opinions.

L'hon. M. GRAHAM: En effet.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je sais pertinemment que bon nombre des honorables députés de l'Ouest tiennent à assister, au complet, à la discussion de ce projet de résolution; plusieurs d'entre eux sont absents.

L'hon. M. GRAHAM: Je veux faire quelques progrès, assez du moins pour renvoyer la proposition devant le comité des chemins de fer. Je suis moins au courant des détails de la présente mesure que de certaines autres. Je sais, toutefois, qu'elle est de nature à provoquer la discussion et je voudrais pour le moins la porter devant le comité des chemins de fer. D'aucuns veulent discuter la présente proposition et je voudrais la renvoyer

devant le comité pour qu'on l'y pût débattre à fond. Si mon honorable ami veut nous permettre de franchir cette étape, il y aura amplement occasion de discuter la question devant le comité. Je sais que certains honorables représentants des deux côtés de la Chambre tiennent à commenter le bill en temps et lieu. Je puis dire que la résolution propose la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Avonlea jusqu'à un point sis à environ cinq milles de Regina. Je sais que dans sa forme actuelle le bill va provoquer la discussion; mais pour cela il faut l'avancer jusqu'au stage voulu et c'est ce que je désire, car je veux hâter le plus possible le débat sur la proposition.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.)

L'hon. M. GRAHAM: Voici la situation. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique était convenue avec la ville de Regina de faire certaines choses. Je crois que quatre compagnies ont signé le traité,—la Grand Trunk Pacific Branch Lines Company, la Grand Trunk Pacific Development Company, le chemin de fer du Grand-Tronc du Pacifique et le chemin de fer National-Canadien. A la vérité les quatre ne sont qu'une seule; mais les quatre compagnies différentes ont signé la convention conclue avec la cité de Regina. Donc la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Pacifique, soit en son nom, soit par l'intermédiaire d'une de ces autres compagnies, s'était engagée à faire certaines choses dans la ville de Regina, entre autres, à construire un hôtel. A la suite de pourparlers assez prolongés les intéressés se sont abouchés et ont conclu une entente en vertu de laquelle ils se relevaient mutuellement de certains engagements antérieurs. Entre autres choses la compagnie de chemin de fer a été libérée de sa promesse relative à la construction d'un hôtel. Aux termes d'une des stipulations de l'accord touchant la construction de cette ligne de voie ferrée, la compagnie du National-Canadien, en retour de certaines concessions consenties par la ville, s'engage à donner son appui raisonnable à tout mouvement de la part de la ville, ou de la province de Saskatchewan, visant la construction d'une voie de raccordement entre la cité de Regina et Avonlea dans la province de Saskatchewan. J'ai ici un exposé qui fait voir que l'embranchement proposé embrasse un parcours de quelque trente milles et indique un peu en détail le trafic qui alimenterait le mouvement de la ligne. Mais ce qu'il importe surtout de discuter, c'est la question de savoir si l'on doit construire cette ligne maintenant. Je vais relire la clause pour que les honorables députés sachent bien l'effet que cet accord aurait sur la construction de la ligne.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Peut-être vaudrait-il mieux pour tout le monde, si le contrat n'est pas trop long, en faire consigner le texte au hansard?

L'hon. M. GRAHAM: Je le veux bien. Le point essentiel, c'est que le chemin de fer national est convenu de collaborer dans une mesure raisonnable, collaboration qu'il interprète en recommandant la construction de cette ligne. Je voudrais soumettre le projet au comité des chemins de fer si c'était possible, parce que je sais qu'il y aura là des gens désireux de le discuter. Peut-être la ville de Regina voudra-t-elle y être représentée, de même que le chemin de fer national; il y a aussi plusieurs députés de différentes régions qui s'intéressent beaucoup à cette ligne. Je serai très heureux de faire consigner le contrat au hansard ce qui permettra aux députés d'en connaître le texte lorsque viendra la discussion en comité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je conviens parfaitement qu'il faudra discuter la question à fond. Je propose que du consentement unanime le contrat soit consigné au hansard. Le ministre pourra alors proposer la remise du débat sur cette question avec l'entente qu'il pourra en saisir de nouveau le comité lundi prochain. Dans l'intervalle, tous les députés auront eu l'occasion de prendre connaissance du contrat et de le comprendre.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'insiste pas, parce que je sais que le sujet prête à discussion. Il y a des députés des deux côtés de la Chambre qui préféreraient le renvoyer au comité des chemins de fer où ils pourraient en analyser tous les détails. Mais je n'ai aucune idée arrêtée et je suis prêt à me laisser convaincre.

M. JELLIFF: Je pense qu'il vaut aussi bien suivre la ligne de conduite suggérée par l'honorable député de York-Ouest. Il y a plusieurs députés de l'Ouest qui s'opposent à la construction de cette ligne, entre autres l'honorable député de Moose Jaw (M. Hopkins). En effet il y a eu de vives protestations de la part des autorités municipales, de la chambre de commerce et de plusieurs autres institutions de Moose Jaw. Il est préférable de faire consigner le contrat au hansard et de remettre la discussion à un autre jour.

L'hon. M. GRAHAM: Les honorables députés qui s'opposent à ce projet ne sont-ils pas ici?

M. JELLIFF: Non.

M. KNOX: Nous avons essayé de les rejoindre, mais nous n'avons pas pu les trouver. Je crois qu'il est préférable de faire consigner au hansard le texte de la convention comme on l'a proposé.

Voici le texte du document en question:

Mémoire de convention fait en quadruple expédition, ce jour de de l'an de grâce 1925.

Entre,

La Compagnie des Embranchements du Grand-Tronc-Pacifique (dénommée ensuite la Compagnie d'embranchements).

La Grand Trunk Pacific Development Co., Limited (dénommée ensuite la Compagnie d'exploitation).

La Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Pacifique (dénommée ensuite la Compagnie du Pacifique).

La Compagnie du Chemins de fer National-Canadien (dénommée ensuite la Compagnie Nationale).

La ville de Regina (dénommée ensuite la ville).

Attendu que par une convention écrite, datée du 30 novembre 1910, intervenue entre la Compagnie d'embranchements d'une part et la ville d'autre part, la ville est convenue avec la compagnie d'embranchements entre autres de concéder à cette dernière un certain droit de passage pour traverser la ville et passer sur certains autres terrains de la ville et de fermer certaines rues pour l'usage de la Compagnie d'embranchements, le tout selon ce qu'indique le plan mentionné dans ladite convention; et que la compagnie d'embranchements est convenue avec la ville entre autres choses d'ériger une gare de voyageurs sur les "blocs" 453, 554 et 455, à l'angle de la 16e avenue et de la rue Albert, ou sur une partie d'icelles, suffisante sous tous rapports aux besoins du trafic à Regina et contenant d'amples commodités et aussi d'ériger et d'entretenir un hôtel de premier ordre, aménagé d'une façon moderne, dans le voisinage de ladite gare de voyageurs;

Et attendu que par une autre convention datée du 18e jour d'octobre 1912, conclue entre la Compagnie d'embranchements d'une part et la ville, d'autre part, la Compagnie d'embranchements est convenue d'ériger, pour être achevé le 1er novembre 1914, un hôtel occupant une superficie de 160 pieds carrés, n'ayant pas moins de sept étages de haut et contenant 225 chambres de voyageurs, le tout devant coûter pour la construction et l'aménagement un million de dollars ($1,000,000); et que la ville est convenue avec la Compagnie d'embranchements de louer à cette dernière pour une période de 99 ans à dater du 1er novembre 1912, au prix de $25.00 par an pour les fins du susdit hôtel, un lopin de terre contenant 1 acre 43 dans la section 18, township 17, rang 19, à l'ouest du 2e méridien et aussi d'accorder à la Compagnie d'embranchements certaines exemptions d'impôts relativement auxdits lopin de terre et bâtiments à être érigés dessus, ainsi qu'il est plus particulièrement spécifié dans la convention mentionnée en dernier.

Et attendu que par suite de la dernière dite convention mentionnée, la ville a loué à la Compagnie des embranchements, par un bail en date du 16 septembre 1912, ledit lopin de terre contenant 1 acre .43, au prix de $25 par année, à cette condition entre autres que la Compagnie des embranchements ou toute autre compagnie étant sa propriété ou sous sa direction, construise un hôtel de la nature stipulée dans ladite convention du 19 octobre 1912;

Et attendu que la Compagnie des embranchements a cédé ledit bail et tous les droits y définis et en découlant à la Compagnie d'exploitation, et que la Compagnie d'exploitation possède maintenant par un titre enregistré ladite tenure par bail;

Et attendu que la rédaction et l'exécution de ladite convention du 18 octobre 1912, ont été autorisées par le règlement n° 675 du conseil municipal;

Et attendu que lesdites conventions du 30 novembre 1910, du 18 octobre 1912, ledit bail du 16 septembre 1912, et ledit règlement n° 675 ont tous été ratifiés, confirmés et validés par une loi de la législature de la Saskatchewan, chapitre 65 des Statuts 1912-1913;

Et attendu que par une convention conclue par écrit entre la Compagnie des embranchements et la ville, en date du 3 octobre 1903, certaines portions des rues Argyle et McTavish, fermées par la ville conformément à ladite convention du 30 novembre 1910, ont été rouvertes par la ville, laquelle convention a été ratifiée, confirmée et validée par une loi de la législature de la Saskatchewan, chapitre 88 des statuts de la Saskatchewan, 1913;

Et attendu qu'en vertu d'une résolution du conseil municipal, le ou vers le 3 juillet 1911, la ville a convenu, à la demande de la Compagnie des embranchements, de fermer certaines autres rues et ruelles dans la ville, nommément: la 15e avenue, au nord du bloc 49, dans l'annexe du P.-C., la rue Edward, à l'ouest des lots 16, 17, 18, 19, 20, bloc 47, dans l'annexe du P.-C., la ruelle à l'est des lots 11, 12, 13, 14, 15, bloc 46, et les lots 16, 17, 18, 19, 20, bloc 47, la ruelle traversant le bloc 48 et les ruelles traversant le bloc 50, tous dans l'annexe du P.-C.;

Et considérant que les dernières rues et ruelles mentionnées, bien que fermées de fait, ne l'ont jamais été juridiquement en conformité avec la loi municipale;

Et attendu que par une autre résolution du conseil de la ville, le ou vers le 3 juillet 1911, la ville, à la demande de la Compagnie des embranchements, a convenu de fermer une partie de la 17e avenue dans la ville, au point où la voie ferrée de la Compagnie des embranchements traverse cette rue, comme l'indique la carte dont il est question dans ladite résolution, au lieu de la partie de la 18e avenue traversée par la voie de la Compagnie des embranchements (laquelle dernière partie la ville était convenue de fermer, par ladite convention du 30 novembre 1910), et de laisser ouverte ladite partie de la 18e avenue au point où la traverse la voie ferrée de la Compagnie des embranchements;

Et attendu que conformément auxdites conventions et audit bail, la Compagnie d'exploitation a commencé la construction d'un hôtel sur ledit lopin de terre contenant 1 acre .43 et a continué ledit travail jusqu'à la date de la guerre européenne alors que le travail a été suspendu;

Et attendu que la Compagnie n'a jamais repris la construction dudit hôtel et que ledit hôtel est encore inachevé;

Et attendu que l'administration et l'exploitation de la Compagnie du Pacifique, de la Compagnie des embranchements et de la Compagnie d'exploitation sont maintenant coordonnées avec celles de la Compagnie Nationale;

Et attendu que pour des raisons financières et économiques, la Compagnie Nationale, la Compagnie des embranchements et la Compagnie d'exploitation jugent inopportune l'inexécution de certains engagements contractés par la Compagnie des embranchements et la Compagnie d'exploitation en vertu desdites conventions et dudit bail mentionnés plus haut;

Cette convention se lit maintenant comme suit:

La ville est convenue:

1. De libérer par les présentes la Compagnie des embranchements des obligations qu'elle a assumées en vertu de ladite convention du 30 novembre 1910: (a) de construire et d'entretenir une gare des voyageurs dans la ville de Regina, soit à l'angle de la 16e rue et de la rue Albert, ou ailleurs, (b) de construire et d'entretenir un hôtel dans la ville de Regina, (c) de construire et d'entretenir des facilités terminales autres que celle déjà construites;

2. De libérer par les présentes la Compagnie des embranchements et la Compagnie d'exploitation de leurs obligations communes ou de l'une d'elles aux termes dudit bail relativement à la construction d'un hôtel dans

la ville de Regina, sur ledit lopin de terre contenant 1 acre .43 ou ailleurs;

3. De coopérer de toute façon raisonnable avec la Compagnie Nationale, la Compagnie du Pacifique et la Compagnie des embranchements pour agrandir le réseau des chemins de fer nationaux dans la ville de Regina et accroître son trafic;

4. De concéder et de remettre à la Compagnie des embranchements, conformément à ladite convention du 30 novembre 1910, le droit de passage et les terrains spécialement décrits dans l'article 3 (a) de ladite convention;

5. De se joindre à la Compagnie des embranchements, à la Compagnie d'exploitation et à la Compagnie Nationale pour demander à la législature de la province de la Saskatchewan d'adopter une loi pour ratifier, confirmer et valider cette convention et déclarer juridiquement fermées les rues et ruelles suivantes: la 15e avenue, au nord du bloc 49, dans l'annexe du P.-C.;

La rue Edward, à l'ouest des lots 16, 17, 18, 19, 20, bloc 47, dans l'annexe du P.-C.;

Les ruelles à l'est des lots 11, 12, 13, 14, 15, bloc 46, et des lots 16, 17, 18, 19, 20, bloc 47;

La ruelle traversant le bloc 48 et les ruelles traversant le bloc 50, toutes dans l'annexe du P.-C.;

Et cette partie de la 17e avenue où la traverse la voie ferrée de la Compagnie des embranchements;

Cette convention est à tous égards sous la dépendance de telle loi qu'on pourra obtenir de la législature pour ratifier, confirmer et valider cette convention et déclarer juridiquement ouvertes lesdites rues et ruelles.

La Compagnie des embranchements et la Compagnie d'exploitation conviennent:

6. De livrer à la ville, libres de toutes charges, tous leurs droits, titres ou intérêts qu'elles possèdent en commun ou que l'une d'elles possède, en vertu dudit bail du 16 septembre 1912 et de ladite convention du 18 octobre 1912, sur ledit lopin de terre contenant 1 acre .43 ou à son sujet, et dans les immeubles et constructions sur ledit lopin de terre ou à leur sujet, et dans les dépendances d'iceux, et d'exécuter selon qu'il le sera essentiel telle autre cession de droits conférés par ledit bail.

7. De vendre, céder, transférer et livrer à la ville l'acier non érigé et tous les autres matériaux de construction actuellement gardés sur l'emplacement dudit hôtel, tels qu'énumérés dans l'inventaire ci-inclus.

La Compagnie Nationale, la Compagnie du Pacifique et la Compagnie des embranchements conviennent:

8. D'ouvrir immédiatement et de poursuivre des négociations avec la Compagnie du Pacifique-Canadien et, en cas d'échec de ces négociations, de demander à la commission des chemins de fer le droit de faire entrer dans la gare actuelle du Pacifique-Canadien dans la ville de Regina et d'en faire sortir tous les convois de voyageurs de la Compagnie du Pacifique et de la Compagnie des embranchements, entrant de la ville ou en sortant, et (une fois ce droit obtenu) de faire circuler immédiatement ces convois de voyageurs, pour l'arrivée et le départ, dans la gare de la Compagnie du Pacifique-Canadien.

9. D'entamer immédiatement et poursuivre des négociations avec la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et si elles n'aboutissent pas, à demander à la commission des chemins de fer du Canada d'ordonner que ladite gare de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien serve à l'usage collectif du trafic du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et soit pourvue de facilités terminales suffisantes pour répondre aux besoins du trafic général, (autre que le fret) du National-Canadien.

10. De demander, de concert avec la cité, à la législature de la province de Saskatchewan l'autorisation suffisante relative aux objets mentionnés dans l'article 5.

La compagnie des embranchements convient:

11. Après avoir acquis les droits mentionnés aux articles 8 et 9 précédent (sujets à l'approbation de la commission des chemins de fer du Canada et du lieutenant-gouverneur en conseil) de renoncer à l'usage de son droit de voie sur les blocs 447 à 455 dans la cité de Regina aussi à sa station située sur le bloc 455, d'enlever toutes ces voies sur lesdits blocs et de rendre, à la cité, libres de toute obligation, toutes ces parties de rues ou de ruelles sur lesdits blocs, ou y aboutissant, qui furent fermées conformément à ladite convention du 30 novembre 1910 avec la Compagnie des embranchements.

La Compagnie du National convient:

12. Réserve faite de l'approbation du parlement; de considérer, dans le développement de son réseau en Saskatchewan, la cité de Regina comme son principal centre dans la partie sud de cette province et d'appuyer raisonnablement toute action de la cité ou de la province de la Saskatchewan tendant à la construction d'une ligne reliant la cité de Regina à Avonlea dans la prrovince de la Saskatchewan.

Il est mutuellement convenu:

13. Que ladite convention du 30 novembre 1910 ainsi que modifiée par les présentes est par les présentes ratifiée et confirmée.

En foi de quoi la Compagnie des embranchements, la Grand Trunk Pacific Development Company, la Compagnie du Pacifique et la Compagnie du National ont apposé respectivement ci-dessous leur sceau corporatif et signé par l'intermédiaire de leurs représentants attitrés et la cité représentée par son maire et son greffier qui ont signé pour elle, apposant aussi son sceau, les jour et au premier lieu susdits.

Signé, scellé et remis en présence de:

Gérard Ruel, vice-président, pour
La Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique.

Gérard Ruel, vice-président, pour
La Grand Trunk Pacific Development Co.

Gérard Ruel, vice-président, pour
La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

Gérard Ruel, vice-président, pour
La compagnie du chemin de fer National-Canadien.

Approuvé,

Signé, Geo. P. Graham,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Séquestre.

Ceci est la pièce "A" mentionnée dans la déclaration solennelle de E. J. Hungerford. Assermenté devant moi, ce 26e jour de janvier, 1925.

Signé Douglas B. Smith,
Commissaire de la cour supérieure,
District de Montréal.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre voudra peut-être nous dire quand il s'est trouvé dans cet état d'esprit, après sa décision de présenter le projet de nouveau. Le ministre a dit qu'il n'avait pas d'opinion arrêtée relativement à ce bill. J'aimerais à savoir à quel moment, depuis qu'il a décidé de présenter de nouveau ce projet, il a découvert qu'il n'avait plus d'opinion faite.

L'hon. M. GRAHAM: L'un des bons côtés de ce Gouvernement est d'être toujours accessible.

Le très hon. M. MEIGHEN: De tous côtés.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai ici un certain nombre de lettres, mais j'aimerais à laisser toute liberté possible aux députés intéressés,

et s'ils ne sont pas présents, je n'insisterai certainement pas.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION COMPORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES PENSIONS

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement des Soldats) propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la Loi des pensions et ses lois modificatrices, de manière à:

(1) Accorder aux anciens soldats qui ont servi sur le champ de bataille, atteints du mal vénérien au moment de leur congé définitif;

(2) Proroger la période dans laquelle les personnes à charge d'un pensionnaire des classes de 1 à 5 pourront être pensionnés après son décès;

(3) Accorder une pension définie irréductible de deux ans en cas de tuberculose pulmonaire;

(4) Définir le paiement final dans le cas d'incapacité entre cinq et quatorze pour cent et les circonstances qui modifieront les paiements de cette nature;

(5) Modifier l'article 27 de la Loi, afin de pourvoir au paiement, que le statut actuel ne prévoit pas;

(6) Déterminer les circonstances dans lesquelles la pension pourra être maintenue aux parents à charge;

(7) Déterminer l'adjudication ou le refus d'une pension à la veuve d'un pensionné en tenant compte de son état lors de son mariage, et les conditions auxquelles les pensions pourront être payées à des mères qui peuvent devenir veuves;

(8) Continuer une pension dans le cas où le pensionnaire est accusé de conduite immorale tant qu'une occasion de défense n'a pas été fournie, et la rétablir en certains cas où elle a été rayée.

(9) Augmenter les pensions aux mères dont les maris sont physiquement impotents ou à charge;

(10) Modifier les annexes de la Loi de façon à ajouter le boni à la pension actuelle, et à diviser équitablement les pensions d'enfants;

(11) A autoriser la constinuation en fonction des membres sortants du Bureau fédéral d'appel, et maintenir le quorum à trois membres.

M. ARTHURS: Le ministre qui est chargé de ce bill pourrait-il nous indiquer en quoi ce bill diffère de celui de l'an dernier?

L'hon. M. BELAND: D'une façon générale, le bill basé sur cette résolution contient les clauses de celui de l'an dernier et, de plus, quelques clauses peu importantes que l'on comprendra mieux lorsque le projet de loi sera distribué. Comme il sera probablement plus facile pour les honorables députés de discuter chaque clause du bill en comité général après la seconde lecture, je demanderai que l'on adopte cette résolution immédiatement et que le bill soit lu pour la 1re fois et qu'on l'inscrive au Feuilleton pour la 2e lecture, de sorte qu'à la prochaine séance de la Chambre, la semaine prochaine, nous soyons en mesure de discuter le bill, car les honorables députés auront alors eu le loisir d'en étudier les différentes clauses.

M. ARTHURS: Je ne désirais pas discuter les changements apportés dans le nouveau projet de loi, mais je voulais savoir qu'elle différence existe, s'il en est entre le bill actuel et celui de l'an dernier. Si le ministre veut bien nous indiqur ces différences plus tard, je suis bien prêt à laisser adopter la résolution et à permettre la première lecture du bill.

L'hon. M. MANION: Avec mon honorable ami de Parry-Sound (M. Arthurs) et les autres honorables députés, je suis bien prêt à faciliter le travail et à permettre l'adoption de la résolution de façon à entreprendre l'étude du bill en comité le plus tôt possible. Je désire déclarer, cependant, une fois pour toutes, que contrairement à certaines déclarations que l'on pourrait faire—qui ont été faites, même—alléguant que nous retardions l'adoption de ce bill, les honorables membres de ce parti n'ont à aucune étape retardé l'élaboration de ce projet de loi. Nous n'avons pas eu et nous n'avons pas actuellement l'intention de retarder l'adoption de ce projet de loi; nous voulons bien l'envoyer au Sénat le plus tôt possible et il n'y aura pas de délai. Nous n'avons jamais songé à l'obstruction. Nous avons discuté certaines questions longuement, vu leur importance, mais il ne s'agissait pas d'obstruction. En ce moment nous sommes également disposés à aider l'honorable ministre à envoyer le bill en comité.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue une 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. BELAND demande à déposer un projet de loi (bill n° 70) tendant à modifier la loi des pensions.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re et la 2e fois.

L'hon. M. BELAND: Nous sommes prêts à nous former en comité maintenant.

M. ARTHURS: A la prochaine séance de la Chambre.

L'hon. M. MANION: Oui, car nous n'avions pas vu ce bill, si ce n'est il y a quelques minutes.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX FONDS DES CANTINES

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement) propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n° 32) concernant la distribution des fonds des cantines.

La motion est adoptée, le bill est lu la 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles.

Sur l'article 3 (bureau central d'administration).

L'hon. M. MANION: Je demanderai à l'honorable ministre d'expliquer cette clause que nous avons discutée pendant quelque temps.

L'hon. M. BELAND: Il avait été entendu que nous modifierions l'article 3 de façon à donner suite au projet d'amendement qu'a soumis mon honorable ami du Yukon (M. Black) et que nous avions accepté relativement à la part du territoire du Yukon. Si l'on croit sage, et je suis de cet avis, d'accorder une part spéciale au Yukon, il va nous falloir modifier l'article 3 afin de créer un bureau d'administration pour le Yukon. Les honorables députés se rappelleront que le projet de loi autorise la nomination d'un bureau d'administration pour les provinces, et on avait d'abord décidé d'inclure le territoire du Yukon dans la Colombie-Anglaise. Après entente, nous avons modifié le plan original, et nous désirons considérer le Yukon comme une province. Dans ce cas, il va falloir modifier l'article 3 de façon qu'il se lise à peu près comme suit, et si les honorables députés veulent suivre l'article 3 du bill actuel ils remarqueront les mots qu'il faut ajouter:

Un Conseil central d'administration, composé de trois membres servant sans rémunération, doit être nommé par le Gouverneur en conseil pour une période de trois ans, et il est rééligible, et un conseil d'administration, composé de trois membres servant sans rémunération, doit aussi être nommé pour le territoire du Yukon par le Gouverneur en conseil pour une période de trois ans, et il est rééligible.

Ceci ne fait que rendre applicable au territoire du Yukon la disposition relative au bureau central des administrateurs. Je propose donc de modifier l'article 3, monsieur le président, en ajoutant les mots suivants après le mot rééligible":

...et le Gouverneur en conseil nommera un bureau d'administrateurs pour le territoire du Yukon, consistant en trois membres qui rempliront leurs fonctions sans rémunération durant une période de trois ans et qui seront rééligibles.

M. BLACK (Yukon): Il me semble qu'il conviendrait mieux de pourvoir au bureau du Yukon par l'article 4, qui touche à la nomination des bureaux provinciaux. Le bureau du Yukon correspond à un bureau provincial, et les bureaux provinciaux sont nommés sous le régime de l'article 4.

L'hon. M. BELAND: Au Yukon, il n'y a pas de gouvernement provincial à qui nous pourrions confier la tâche de nommer ce bureau. C'est la seule raison pour laquelle nous laissons la nomination au gouverneur en conseil. Là où il y a un gouvernement provincial, les nominations se font en vertu des dispositions générales relatives aux nominations provinciales.

L'hon. M. MANION: A propos du bureau central d'administrateurs,—je ne discute aucunement la disposition relative au Yukon—je me souviens que, lorsque nous avons discuté la chose, on a proposé de faire les nominations d'une certaine manière, et nous, de ce côté-ci de la Chambre, nous avons fait connaître notre attitude à ce sujet. On a suggéré que sir Arthur Currie fût l'un des membres du bureau central des administrateurs, et qu'un second administrateur fût nommé par les différentes organisations de vétérans du pays, le troisième devant être nommé par les deux premiers de quelque façon acceptable. Je me rappelle avoir alors exprimé l'espoir que le ministre ferait quelque chose dans ce sens. A-t-il fait quelque chose?

L'hon. M. BELAND: Au sujet des suggestions faites par les honorables députés siégeant en face de moi, j'ai fait des démarches auprès de sir Arthur Currie pour savoir s'il lui plairait de faire partie de ce bureau, par exemple comme président, et je suis heureux d'annoncer à la Chambre que sir Arthur Currie s'est déclaré prêt à remplir ces fonctions. Au cours de notre conversation, il a demandé quels seraient les autres membres du bureau; je lui ai fait savoir que mon intention était de choisir l'un des deux autres administrateurs sur une recommandation faite par toutes nos associations de vétérans. Je lui expliquai que ce second administrateur ne serait pas nommé tant que lui-même, sir Arthur Currie, ne se serait pas assuré que toutes les associations de vétérans étaient représentées pour effectuer la nomination. Quant au troisième membre du bureau, notre intention était de le choisir dans le bureau de direction de la Croix-Rouge Canadienne ou du Fonds patriotique.

L'hon. M. MANION: Pour ma part, je tiens à dire que cet arrangement n'est pas absolument ce qui avait été suggéré, mais il est si éminemment juste que personne, je le crois, ne saurait s'y opposer.

(L'amendement est adopté. L'article, ainsi modifié, est adopté. L'article 4 est adopté.)

Sur l'article 5 (la majorité doit se composer d'ex-membres des forces.)

L'hon. M. BELAND: Je crois que nous devrions modifier quelque peu cet article, mais quant à cela, je m'en remets aux honorables députés de la Chambre. Je suggèrerais l'amendement suivant: On m'a fait remarquer que cet article pourvoit à ce que la majorité se compose d'ex-membres des troupes et que les fonds des cantines n'ont été obtenus que par des hommes qui ont servi outre-mer. Je ne crois pas me tromper; c'est un fonds accumulé par les hommes qui

ont fait du service outre-mer, et l'on m'a suggéré—je ne me rappelle plus qui—qu'au lieu de dire "ex-membres des forces", nous disions "ex-membres des troupes qui ont servi outre-mer." Si le comité y consent, je propose que l'on ajoute à l'article 5:

"qui ont servi outre-mer."

M. CALDWELL: Allez-vous assez loin en proposant cet amendement? Par exemple, nous avons certains officiers qui ne sont allés qu'en Angleterre et qui n'ont pas voulu accepter de grade inférieur pour aller au front comme soldats, comme un grand nombre d'officiers l'on fait. Je crois que, si le ministre veut proposer son amendement, il pourrait se rendre jusqu'au bout et n'accepter que ceux qui ont fait du service actif sur le véritable théâtre de la guerre. Je crois qu'il n'y a pas beaucoup de différence entre un officier qui a servi en Canada et un officier qui est allé en Angleterre et qui est resté là. De fait, je crois que l'officier qui est demeuré en Canada a peut-être rendu plus de services en exerçant des soldats et qu'il a peut-être été mal jugé, tandis que celui qui est allé en Angleterre en a retiré une certaine gloire que l'officier demeuré en Canada n'a pas eue. Je crois que, si le ministre veut proposer son amendement, il doit le faire complet.

L'hon. M. BELAND: Je puis expliquer à mon honorable ami qu'il y a une différence, et très grande, entre l'officier qui a servi sur un véritable théâtre de guerre, comme en France, et celui qui n'a servi qu'en Angleterre. Mais, et je parle sous toutes réserves, on perçut le fonds de cantine des hommes qui servirent outre-mer, que ce fût en France ou en Angleterre. Mon honorable ami partagera peut-être mon avis qu'il serait quelque peu injuste d'enlever à un homme qui a servi en Angleterre la faculté de faire partie de cette commission.

M. CALDWELL: Je n'insiste pas sur ce point. Je comprends que l'on a peut-être recueilli une grande partie du fonds en Angleterre.

L'hon. M. MANION: Je me rappelle que, en une précédente occasion, les membres de la gauche présentèrent des amendements tendant à modifier la loi; mais le ministre semblait désirer que l'article ne soit pas modifié.

(L'amendement est adopté.)

(L'article, ainsi modifié, est adopté).

Sur l'article 6 (répartition des fonds):

L'hon. M. BELAND: A ce sujet, le représentant du Yukon (M. Black) a demandé que les dispositions relatives à la répartition comprise dans le paragraphe (e) de cet article soient modifiées de façon à accorder une part distincte au Yukon. Il sera donc nécessaire de modifier le paragraphe (e). L'amendement que j'ai ici est rédigé en ces termes:

(e) Le reste doit être divisé en dix parts différentes dans la proportion indiquée par les pourcentages suivants:

On met le mot "parts" à la place de l'expression "parts provinciales" parce que le Yukon n'est pas une province. C'est la seule raison du changement; cela ne change rien en ce qui concerne les provinces; c'est un terme général et générique. L'article, ainsi modifié, se lira:

(e) Le reste doit être divisé en dix parts différentes dans la proportion indiquée par les pourcentages suivants:

	Pour-cent
Alberta	7.752
Colombie-Anglaise	10.944
Manitoba	10.654
Nouveau-Brunswick	4.072
Nouvelle-Ecosse	5.549
Ontario	41.237
Ile du Prince-Edouard	.739
Québec	11.622
Saskatchewan	7.162
Territoire du Yukon	.269

et lors de la nomination, ainsi qu'il est prescrit dans la présente loi, d'un conseil provincial d'administration, ou d'un conseil d'administration pour le territoire du Yukon, la part provinciale ou celle du Yukon doit être immédiatement versée à ce conseil.

La dernière partie de cet article est changée, ou modifiée, seulement afin de prévoir le cas du territoire du Yukon. J'ai déjà expliqué comment on a déterminé la quote-part du territoire du Yukon. C'est une part généreuse, mais non pas trop généreuse, et je crois que mes honorables collègues devraient l'approuver.

M. LADNER: Puis-je demander au ministre d'ajouter, après le mot "pourcentages", les mots "pour les provinces ou territoires mentionnés dans la présente loi". Le ministre remarquera que, lorsqu'il fixe neuf parts additionnelles, il n'établit pas le rapport entre les quotités et la région. Il les divise seulement, sans les attribuer expressément à une province ou une région en particulier.

L'hon. M. BELAND: Rien ne s'oppose à cet amendement, mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire.

M. LADNER: La liste comprise dans l'entente détermine la répartition; mais les trois premières lignes constituent l'article en vertu duquel le fonds est distribué, et il n'y est pas fait mention d'aucune province ou région. Je propose que, après le mot "pourcentages" les mots suivants soient ajoutés: "Pour les provinces ou les territoires énumérés dans la présente loi".

M. BLACK (Yukon): Le ministre voudra-t-il nous dire comment sont déterminés les pourcentages, dans le cas du Yukon et de la Colombie-Anglaise? D'après mes calculs, faits sur la base de ceux de la commission Ralston, dont les chiffres, si je ne me trompe, ont servi à calculer les pourcentages, ceux-ci s'établiraient ainsi, si l'on sépare la part du Yukon de celle de la Colombie-Anglaise: Colombie-Anglaise, 10,710; Yukon, .503, au lieu de 10.944 pour la Colombie-Anglaise et .269 pour le Yukon, qu'a donnés le ministre. On prend pour base du calcul, si je comprends bien, le pourcentage des enrôlements, c'est-à-dire que, suivant ce que sont les enrôlements de la Colombie-Anglaise, 51,430, par rapport à ceux du Yukon, 2,327, ainsi le total de 11,213 attribué collectivement à la Colombie-Anglaise et au Yukon sera réparti. Et cela donne .503 au Yukon, au lieu du chiffre qu'a cité le ministre et qui n'est pas plus de la moitié.

L'hon. M. BELAND: Je comprends le désir de mon honorable ami d'augmenter la somme attribuée au Yukon Je puis l'assurer que j'étais animé du désir de faire aussi considérable que possible la part du Yukon, mais on détermina le pourcentage de chaque province en tenant compte du nombre des soldats licenciés et des pensionnaires. Dans le cas du Yukon, nous n'avons pas les statistiques quant aux mises en congé; il semble qu'il ne s'est pas fait de licenciement au Yukon.

Et ainsi me suis-je trouvé en face de cette question: comment pourrions-nous établir une juste moyenne pour le Yukon? Vu que, en premier lieu, le Yukon et la Colombie-Anglaise étaient ensemble j'ai pensé qu'on pourrait appliquer au Yukon la proportion qui existe entre les enrôlements et les licenciements de la Colombie-Anglaise, proprement dite, ce qui me paraissait des plus équitables; je priai alors les officiers de faire le calcul en conséquence. On l'a fait et le pourcentage fut, tel que je l'ai donné, de .269. Ce qui rapporterait $6,321 au Yukon. Il ne faut pas perdre de vue le fait que le Yukon a beaucoup perdu de sa population. Elle était de 8,512 en 1911 et en 1921 elle était tombée à 4,156. Il n'est que raisonnable de supposer que la population du Yukon est aujourd'hui moindre qu'elle n'était en 1918 et 1919 quand eurent lieu les licenciements. Je doute qu'il reste un grand nombre de vétérans au Yukon. Si mon honorable ami voulait accepter l'avis des fonctionnaires très au courant de la question, il reconnaîtrait que la part attribuée au Yukon est, tout bien considéré, proportionnellement plus forte que celle de la Colombie-Anglaise. Je n'y trouve pas à redire, et les honorables députés de la Colombie-Anglaise, j'ose croire, ne s'en formalisent pas non plus. Nous faisons preuve de beaucoup de générosité à cet égard, et selon moi, on en est venu à ce pourcentage d'une manière très logique et raisonnable.

M. LADNER: D'après le ministre, la part attribuée au Yukon est déjà plus grande que celle de la Colombie-Anglaise. Je demande dans quelle proportion est-elle plus considérable?

L'hon. M. BELAND: On ne peut se procurer le nombre de licenciés pour le Yukon; de sorte que si vous prenez zéro pour représenter ce nombre des soldats licenciés, vous abaissez de beaucoup la moyenne du Yukon, probablement de deux ou trois mille dollars.

M. BLACK (Yukon): Quand on a discuté la question de se servir des chiffres du rapport Ralston, le ministre a déclaré qu'on s'était servi de l'enrôlement comme base de calcul, qu'on avait mis en regard le nombre des enrôlés de la Colombie-Anglaise avec celui des enrôlés du Yukon. S'il en est ainsi on n'arrive pas au calcul dont le ministre nous a fait part.

L'hon. M. BELAND: Vous pensez?

M. BLACK (Yukon): Non. On attribue 51,430 enrôlés à la Colombie-Anglaise et 2,327 au Yukon. J'emprunte ces chiffres au département. Ensemble la Colombie-Anglaise et le Yukon ont un pourcentage de 11.213, mais dans la proportion de 51.430 à 2,327, il résulte 10.710 pour la Colombie-Anglaise et .530 pour le Yukon, soit un total de 11,213. J'ai la certitude que mes calculs sont exacts; à plusieurs reprises je les ai repassés en me servant du chiffre qui a servi de base aux calculs. J'aimerais avoir l'occasion, si le ministre veut bien le permettre, de faire vérifier mes chiffres par le département avant l'adoption de cette clause.

L'hon. M. BELAND: On a légèrement retouché les chiffres du rapport Ralston parce qu'à ce moment-là on n'avait pas complètement le nombre des licenciés. Depuis ils ont été corrigés au département à l'aide de la machine Hollerith. Les chiffres qui ont servi de point de départ à nos calculs pour établir le pourcentage nous avaient été fournis par le département de la Défense nationale, et on les tient pour très exacts.

M. LADNER: Ne se sert-on pas d'un chiffre qui représente en quelque sorte l'ensemble des enrôlements, des licenciements et des pensionnaires?

L'hon. M. BELAND: Oui. Ce sont les chiffres qui m'ont été fournis, et je n'ai pas lieu

de douter de leur exactitude. Le nombre des enrôlés de la Colombie-Anglaise est de 51,438. Est-ce bien cela?

M. BLACK (Yukon): J'ai, moi, 51,430.

L'hon. M. BELAND: J'en ai huit de plus que mon honorable ami. Le nombre des licenciés est de 32,621. Sommes-nous d'accord?

M. BLACK (Yukon): Vu qu'il n'y a pas eu de licenciés au Yukon, je ne comprends pas qu'on fasse rentrer dans le calcul le nombre des licenciés.

L'hon. M. BELAND: On en tient compte. Si on veut attribuer un juste pourcentage au Yukon il faut lui donner un certain nombre des licenciés. Comment sommes-nous arrivés à ce nombre des licenciés? En attribuant au Yukon une proportion égale à celle qui existe pour la Colombie-Anglaise elle-même entre le nombre des enrôlés et celui des licenciés. En appliquant cette proportion au Yukon, on constate qu'il aurait dû y avoir 1,244 licenciements, bien qu'en réalité il n'en est rien.

M. CLARK: Le ministre donne au Yukon le crédit de licenciements qui auraient dû s'effectuer là?

L'hon. M. BELAND: Oui, d'après une proportion égale à celle de la Colombie-Anglaise.

M. CLARK: Dans ce cas, le pourcentage attribué au Yukon est assurément juste.

L'hon. M. BELAND: Non seulement équitable, mais généreux.

M. CLARK: Je ne m'oppose pas du tout à ce que le département revise ce calcul, mais s'il en est ainsi, on devrait fournir aux députés de la Colombie-Anglaise des renseignements complets, à mon sens, et les consulter.

M. BLACK (Yukon): La Colombie-Anglaise obtient le crédit de presque tous les licenciements, parce que les soldats du Yukon se sont fait licencier, pour la plupart, dans cette province et on lui attribue le licenciement de soldats qui ne s'y étaient pas enrôlés.

L'hon. M. BELAND: Je comprends cela.

L'hon. M. MANION: L'article 6 embrasse toutes les subdivisions. Je tiens de nouveau à exprimer mon opinion, celle de l'honorable député de Parry Sound (M. Arthurs), de l'honorable député de Burrard (M. Clark), de l'honorable député du Yukon (M. Black), je pense, et de plusieurs autres, qu'on n'aurait pas dû prendre du tout ces $100,000 dans le fonds des cantines. Cependant, il faut un bureau de règlement et en réalité la dépense relative à ce bureau devrait être à la charge de toute la population. Nous n'avons pas cependant l'intention d'engager la lutte sur ce point, mais nous tenons à réitérer notre point de vue, à savoir, qu'on aurait dû laisser les $100,000 dans le fonds des cantines pour en faire la répartittion avec le fonds des cantines en bloc.

L'hon. M. BELAND: Je ne suis pas un tenant à outrance de cette disposition, mais elle est dans le projet de loi parce que la commission Ralston en a fait la recommandation.

M. BLACK (Yukon): Je ne voudrais pas retarder du tout le projet de loi, mais si c'est possible sans amener ce résultat, j'aimerais à pouvoir vérifier le chiffre relatif au Yukon avant que cet article soit définiment adopté.

L'hon. M. BELAND: Nous le réserverons pour la trosième lecture.

(L'article 6, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 8, (règlements):

L'hon. M. BELAND: Il faudra modifier cet article pour qu'il cadre avec le reste du projet de loi quant au territoire du Yukon. Si les honorables députés veulent suivre, je lirai l'article 8 et ils noteront où s'insèrent les mots supplémentaires:

Le Gouverneur en conseil peut établir les règlements qu'il juge nécessaires pour la gouverne et la direction du Conseil central d'administration, et le lieutenant-gouverneur en conseil d'une province peut faire les règlements qu'il juge nécessaires pour la gouverne et la direction du conseil provincial d'administration; toutefois, les devoirs du conseil provincial d'administration consistent à recevoir et à détenir la part provinciale et à s'assurer, par la méthode qui peut lui paraître la plus praticable, des désirs de ceux qui sont les plus intéressés et sont domiciliés dans la province, ou dans le cas de la Colombie-Britannique, dans la province et le Yukon, concernant l'emploi de cette part, et, ensuite à déterminer l'objet auquel la part doit être attribuée, et, dans la mesure où la chose peut être nécessaire, à l'administrer en vue de cet objet ou à la faire administrer par d'autres, et à faire les autres choses qui peuvent être indiquées dans l'arrêté en conseil qui l'a nommé.

C'est le même article avec les mots supplémentaires ayant trait au territoire du Yukon.

M. LADNER: L'article n'est pas d'une clarté absolue sur les attributions du Gouverneur en conseil. Il dit:

Le Gouverneur en conseil peut établir les règlements qu'il juge nécessaires pour la gouverne et la direction du Conseil central d'administration.

Pourquoi le Gouverneur en conseil édicterait-il des règlements sauf pour ce qui est de remettre l'argent entre les mains de sir Arthur Currie et ses collègues, les administrateurs? C'est à eux qu'il appartient de réglementer la répartition de l'argent, enquête faite, ou dans le cas d'une province, aux administrateurs provinciaux qui ont reçu l'argent con-

formément à la fiducie. L'article, tel qu'il est rédigé, confère au Gouverneur en conseil et au lieutenant-gouverneur de pleins pouvoirs pour réglementer sans bornes. Le motif de l'établissement de cette commission indépendante, c'est qu'on veut soustraire l'emploi de ces fonds à la surveillance et à l'influence du Gouvernement.

L'hon. M. BELAND: C'est la coutume, je pense, d'insérer pareil article dans tous les projets de loi, à l'effet que le Gouverneur en conseil fera des règlements. Le Gouvernement ne désire pas prescrire à la commission des administrateurs, et n'en a pas le pouvoir, à mon sens, la répartition à faire de l'argent. C'est entièrement à la commission des administrateurs de décider de la nature de l'œuvre à entreprendre avec les fonds à sa disposition, mais les règlements établiront une certaine manière de procéder qui ne gênera en rien leur liberté d'action.

M. LADNER: A mon sens, l'objet de ces règlements, c'est de prescrire d'une façon plus ou moins invariable la manière dont l'argent sera placé entre les mains des administrateurs. Je suppose que les règlements ne se rapportent pas à l'emploi des fonds, mais que cet emploi reste confié au bureau d'administration qui le dirigera, suivant que le veut la loi qui les concerne.

M. ARTHURS: Dans une séance précédente j'ai déjà dit que la loi devrait, selon moi, rester telle qu'elle est et qu'on devait intervenir le moins possible dans les fonctions du bureau des administrateurs. Comme je l'ai déjà dit, nous éprouvons beaucoup de difficulté à distribuer ces fonds dont le Gouvernement a eu la garde depuis quelques années. Je ferai de plus observer que les règlements en question ne prévoient absolument rien pour la remise de $100,000 au bureau de règlement. Il n'y a rien de prescrit pour l'affectation de ces fonds. Je partage l'avis de nos collègues qui sont opposés à cet article. J'estime que l'on commet une erreur en donnant à cet argent la destination prévue ici. C'est une obligation que le Trésor doit assumer.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 9 (dépenses déduites de la part).

L'hon. M. BELAND: Une modification s'impose sur cet article. Le texte modifié serait le suivant:

Les déboursés du conseil central d'administration et du conseil administratif du Yukon ou de tout conseil provincial se rattachant à ladite fiducie sont débités à la part attribuée.

M. ROSS (Kingston): En quoi diffère l'article 9 du paragraphe *b* de l'article 6.

[M. Ladner.]

L'hon. M. BELAND: La différence vient de ce que l'on ajoute le territoire du Yukon.

M. LADNER: Le changement fait dans l'article 8 a pour objet de se conformer à la nouvelle condition créée par l'introduction du territoire du Yukon.

L'hon. M. BELAND: C'est la seule modification.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 10 (vacances).

L'hon. M. BELAND: Je propose de modifier ainsi cette disposition:

Toute vacance parmi les membres du conseil central d'dministration, ou du conseil administratif du Yukon, causée par décès ou démission, peut être remplie par le Gouverneur en conseil; et toute vacance pour les mêmes causes parmi les membres d'un conseil provincial d'administration peut être remplie par le lieutenant-gouverneur en conseil.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 11 (principes généraux du partage).

L'hon. M. BELAND: Je propose de modifier le premier alinéa comme il suit:

Sans limiter les pouvoirs conférés par la présente loi aux lieutenants-gouverneurs en conseil, les principes généraux suivants doivent régir toute distribution ou répartition des sommes attribuées au conseil administratif du Yukon auxdits conseils provinciaux d'administration.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 12 (rapports à faire au ministre).

L'hon. M. BELAND: Je propose le texte modifié suivant:

Le trente et unième jour de mars de chaque année, un rapport doit être fait au ministre du Rétablissement des soldats dans la vie civile par le conseil central d'administration, le conseil administratif du Yukon, et par les conseils provinciaux d'administration et par tous autres corps ou organisations auxquels des parts ont été attribuées, exposant l'œuvre accomplie pendant les douze mois précédents, les sommes dépensées et le solde en caisse.

L'expression "autres corps et organisations" vise probablement la Croix-Rouge des Etats-Unis qui bénéficie d'une part des fonds, conformément au terme du projet.

(Rapport est fait sur le projet de loi.)

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFER LA LOI DE 1908 SUR LES RENTES VIAGERES

L'hon. JAMES MURDOCK (ministre du Travail) propose la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des rentes viagères de 1908, et de décréter qu'une rente ne sera ni accordée ni émise pour une somme inférieure à dix piastres par année.

—La loi actuelle fixe à $50 le minimum de la rente viagère qu'un particulier peut acheter

de l'état. Le projet abaisse ce minimum à $10. C'est parce qu'un certain nombre de patrons aimeraient à se porter acquéreurs d'une rente annuelle de $10, pour en faire un cadeau de Noël à un vieux et fidèle employé; ils trouvent que $50, est une trop forte somme pour cet objet. En prévision de cette modification, un établissement a déjà déposé entre nos mains une somme d'argent destiné à l'achat de plusieurs rentes d'un chiffre modeste. Une modification en ce sens ajouterait grandement à l'utilité de la loi actuelle.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas d'objections à soulever contre l'amendement, semble-t-il, sauf qu'il ajoutera sensiblement sans doute au travail du personnel du département.

L'hon. M. MURDOCK: On m'assure que non. J'ai sous la main un tableau qui donne brièvement le versement unique au comptant qui sera exigé sous le régime des plans A, B et de la "garantie de 10 ans," qui intéressera peut-être les honorables membres.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je propose que le ministre fasse consigner le tableau dans les colonnes du hansard.

L'hon. M. MURDOCK: Le tableau en question donne le prix à verser pour une rente viagère de $10 ou de $50 sous le régime des divers plans.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel est le taux d'intérêt?

L'hon. M. MURDOCK: Quatre par cent. Je ferai donc consigner ce tableau dans les colonnes du hansard, si personne ne s'y oppose. Voici:

Mémoire sur le versement unique au comptant qui doit être fait sous le régime des plans A, B ou de la "garantie de 10 ans", par un homme âgé de 21, 26, 35 ou 45 ans afin de toucher à 65 ans une rente viagère de $10 ou de $50.

Age	$10 "A"	$10 "B"	$10 "Guar. de 10 ans"	$50 "A"	$50 "B"	$50 "Guar. de 10 ans"
21	$15 70	$ 8 25	$18 65	$ 78 51	$ 41 25	$ 93 24
26	19 10	10 38	22 69	95 52	51 89	113 43
35	27 19	15 83	32 29	135 96	79 14	161 45
45	40 25	25 88	47 80	201 25	129 38	238 99

Sous le régime du plan A, advenant les cas où le rentier décède avant l'âge de 65 ans, le prix d'achat et l'intérêt composé à 4 p. 100 sont remboursés audit rentier ou à ses héritiers légitimes. Passé 65 ans, la rente viagère cesse avec le dernier versement que le rentier a touché avant son décès.

Sous le régime du plan B, en cas du décès du rentier avant qu'il ait commencé de toucher la rente viagère, les héritiers ne recouvrent aucune partie du prix d'achat.

Sous le régime du plan de la "garantie de 10 ans", en cas de décès avant l'âge de 65 ans, le prix d'achat et l'intérêt composé à 4 p. 100 seront remboursés aux héritiers. Si le rentier vit jusqu'à 65 ans, la rente viagère sera versée pendant dix ans quoiqu'il arrive et le rentier continuera à la recevoir aussi longtemps qu'il vivra.

Il est fait rapport sur la résolution, qui est lue pour le 2e fois et adoptée.

L'hon. M. Murdock demande à déposer le projet de loi (bill n° 71) tendant à modifier la loi des rentes viagères pour le vieil âge, 1908.

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

M. l'ORATEUR: Il est six heures. Devons-nous lever la séance?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement n'a pas l'intention, je l'espère, de demander aux honorables membres, de revenir ici ce soir. Nous pouvons bien revenir ici corporellement, mais nous n'aurions probablement pas la pleine jouissance de toutes nos facultés.

Le très hon. MACKENZIE KING: Monsieur l'Orateur, nous voudrions bien disposer de certaines résolutions qui sont inscrites au Feuilleton.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour quelle raison ne prolongerions-nous pas un peu la séance?

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est une excellente idée monsieur l'Orateur, si la Chambre l'approuve.

M. l'ORATEUR: Avec le consentement unanime de la Chambre, nous pouvons prolongée la séance quelque temps.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI RELATIF A LA PUBLICATION DES STATUTS

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail) propose que le projet de loi (bill n° 41) concernant la publication des statuts soit lu pour la 2e fois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il se peut que le ministre ait déjà fourni des explications touchant ce projet, mais je n'étais certainement pas ici. Quel est la nature de ce bill?

L'hon. M. MURDOCK: L'imprimeur du roi et d'autres fonctionnaires, qui ont quelque chose à faire avec la publication des statuts m'informent qu'en ce qui regarde un certain nombre de détails la loi actuelle est sous cer-

tains rapports désuète et inapplicable si bien qu'elle est pour ainsi dire devenue lettre morte depuis nombre d'années.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre est-il en mesure de citer un exemple?

L'hon. M. MURDOCK: Pour ne citer qu'un exemple....

Le très hon. M. MEIGHEN: La loi de la commission des grains pourrait servir d'exemple, n'est-ce pas?

L'hon. M. MURDOCK: Pas du tout. Le présent bill, cela va de soi, n'a rien de commun avec cette loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je veux dire un statut qui n'a jamais été mis en vigueur et qui est inapplicable actuellement.

L'hon. M. MURDOCK: Nous serons peut-être en mesure d'établir un peu plus tard que cette loi a fonctionné jusqu'à un certain point; cependant, nous n'en sommes pas sur cet aspect de la question pour l'instant.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre est optimiste aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette loi est caduque pour le moment.

L'hon. M. MURDOCK: Par exemple, l'article 7 de la loi est, dit-on, surannée, et on propose d'insérer ces mots:

Le greffier des parlements fournit aussi des exemplaires certifiés de chacune de ces lois à tout département du service public du Canada ou de toute province ou territoire situé dans les limites du Canada ou à toute personne qui en fait la demande.

Puis à l'article 10 qui concerne l'impression et la reliure des lois: les mots soulignés "partie et parties" remplacent les mots "volume" et "volumes"; le mot "et" remplace le mot "ou". On a constaté depuis un nombre d'années que la pratique était de relier seulement un volume mais l'occasion peut se présenter qu'il soit nécessaire de faire relier un second volume et voilà la raison du changement.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.)

Les articles 1 à 6 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 7 (copies certifiées des lois fournies sur demande).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il y a dans cet article une modification qui pourrait être expliquée.

L'hon. M. MURDOCK: C'est celle dont j'ai parlé récemment. On veut qu'il soit bien clair à qui le greffier du Parlement doit fournir des copies certifiées de n'importe quelle loi mentionnée dans le bill.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (des certificats sont insérés au bas de chaque exemplaire des lois qui doivent être certifiées).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'y a aucun changement ici, je crois?

L'hon. M. MURDOCK: Non.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 9 (copie conforme de chaque loi pour l'imprimeur du roi).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cet article est modifié?

L'hon. M. MURDOCK: Un léger changement. Les mots "partie et parties" remplacent le mot "volume" et "volumes".

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est l'article 10?

L'hon. M. MURDOCK: Le paragraphe 2 de l'article 10.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 10 (lois imprimées en deux parties distinctes; ce que chacune doit contenir).

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel est le but de cette modification?

L'hon. M. MURDOCK: C'est que les deux parties mentionnées dans le premier paragraphe seront reliées en un seul volume, à moins qu'il ne soit impraticable ou incommode de le faire; dans ce cas, l'imprimeur du roi peut donner l'autorisation qu'elles soient reliées en deux ou plusieurs volumes. Cet article accorde la latitude raisonnable qui a toujours été donnée.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est la pratique maintenant?

L'hon. M. MURDOCK: Oui.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 11 (impression et reliure des lois).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Changeons-nous le caractère?

L'hon. M. MURDOCK: Comme les honorables députés verront par la note marginale, par la modification projetée, on met de côté une terminologie surannée d'imprimeur et on la remplace par les termes modernes du métier. Ce qui a trait à la reliure est conforme à la pratique suivie depuis quelque deux ans. La quantité qui doit être demi-reliée en veau sera spécifiée par le gouverneur général en conseil,

le comité mixte des impressions n'ayant eu rien à faire avec cela depuis plusieurs années.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre veut-il nous dire si le changement de la terminologie va entraîner la modification du caractère. Je ne le suppose pas, mais je désire le savoir du ministre.

L'hon. M. MURDOCK: Pas du tout. Nous légalisons simplement par ce bill ce qui se fait depuis des années.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'ancienne loi n'était-elle pas plus complète?

L'hon. M. MURDOCK: Non. Nous croyons celle-ci plus concise et plus conforme à la pratique actuelle.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'objet de ce bill semble être de légaliser les violations de la loi qui ont lieu depuis plusieurs années.

L'hon. M. MURDOCK: Le très honorable député a peut-être raison.

(L'article est adopté.)

Les articles 12, 13 et 14 sont adoptés.

Sur l'article 15 (les paiements seront faits aux frais du promoteur.)

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui détermine les frais des lois?

L'hon. M. MURDOCK: Le greffier de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: De la Chambre des communes?

L'hon. M. MURDOCK: De la Chambre dans laquelle la loi est en premier lieu présentée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non; je parle des statuts revisés.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois qu'ils seront déterminés par le comité des impressions et de la papeterie, et approuvés par le Gouverneur en conseil.

Le très hon. M. MEIGHEN: La loi établit-elle, et à quel article, qui a droit à recevoir les Statuts gratuitement? Si la loi ne le détermine pas, qui a l'autorité de le faire?

M. MURDOCK: Je ne m'entends pas très bien sur ce point. J'ai l'impression que l'autorité est déterminée sous l'empire d'un autre règlement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si la mémoire ne m'abuse la loi n'intéresse pas du tout la question des frais. Selon la coutume existante les frais doivent être fixés, ce me semble, au moment où le bill d'intérêt privé est déposé. Je ne crois pas faire erreur; de toute façon je crois qu'il n'en est nullement question dans la loi. Je suppose que la présente modification enlève à l'imprimeur du roi pour la confier au greffier de la Chambre qui est le gardien des lois, l'autorité de déterminer le chiffre des frais attenant aux mesures législatives d'intérêt privé. Est-ce bien cela?

L'hon. M. MURDOCK: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est la coutume existante quant à la distribution annuelle des statuts et des éditions revisées? Certains les reçoivent à titre gratuit et d'autres ne le peuvent pas. Qui régit cette distribution?

L'hon. M. MURDOCK: Le comité des impressions et de la papeterie. Je crois qu'il existe, en outre, un règlement ordonnant à l'imprimeur du roi de distribuer les statuts gratuitement à tel et tel, et d'exiger payement des autres.

Le très hon. M. MEIGHEN: De sorte qu'en définitive la distribution gratuite des Statuts est régie par le comité mixte des impressions?

L'hon. M. MURDOCK: Non; je n'irais pas jusque-là. Les règlements qui gouvernent l'imprimeur du roi déterminent qui a droit à la distribution gratuite.

L'hon. M. LAPOINTE: Je crois que la loi des Statuts revisés fait mention de certaines classes de personnes qui ont droit à cette distribution gratuite, messieurs les députés, par exemple...

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que je croyais.

L'hon. M. MURDOCK: L'article 16 ne concerne que la publication des lois. La question soulevée par mon très honorable ami n'y est pour rien.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'hésite à différer d'opinion avec mon honorable ami le ministre de la Justice sur un point de droit qu'il connaît à fond, et avec le ministre qui présente le bill; seulement si on se reporte à l'article 10, on voit qui, au juste, à droit à cette distribution, et on voit qu'elle est régie par le Gouverneur en conseil et non par l'imprimeur du roi. Le présent texte met cette responsabilité sur le Gouverneur en conseil.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, c'est ce qui fait l'objet de l'article 10. Ceux qui ont droit à la distribution gratuite sont les membres des deux Chambres du Parlement dont "chacun a droit à recevoir le nombre

d'exemplaires qui peut être de temps à autre fixé par le Gouverneur en conseil". A mon sens tout le monde devrait avoir le même droit. Que je sache, il ne devrait pas être loisible au Gouverneur en conseil de donner douze exemplaires à un membre et pas un seul à un autre. Puis encore les départements pupblics, corps administratifs et fonctionnaires publics dans les limites du Canada que le Gouverneur en conseil désigne de temps à autre, peuvent recevoir des exemplaires gratis. Voilà qui est bien; mais selon moi on devrait modifier l'alinéa (a) du paragraphe 3 de manière à reconnaître que chaque député a droit à un exemplaire.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois que telle est la règle maintenant; le présent projet n'y change rien. Chaque personne qui a présentement droit à un exemplaire des Statuts aurait encore droit à cet exemplaire sous l'empire de l'article cité par mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce que j'entends, c'est qu'on ne devrait pas laisser la chose à la discrétion du Gouverneur en conseil; la loi devrait spécifier que chaque membre du Parlement a droit à un exemplaire du recueil.

L'hon. M. LAPOINTE: Naturellement le décret du conseil s'applique à tous les membres et non pas à un certain nombre d'entre eux seulement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Franchement je croyais que mes honorables amis étaient tellement embarrassés par ce règlement émanant du conseil, et le reste, qu'ils seraient très heureux de s'en défaire, si possible. Je fais simplement observer que le ministre du Travail fait erreur quand il affirme que telle n'est pas la coutume existante; en effet s'il veut bien regarder la note explicative en regard du texte de son propre bill il y verra ceci:

Aux membres des deux Chambres du Parlement, respectivement, le nombre d'exemplaire qui peut être de temps à autre fixé pour chacun d'eux par une résolution conjointe des deux Chambre, ou, en l'absence de résolution à cet effet, le nombre d'exemplaires fixé par le Gouverneur en conseil.

Voilà ce qui s'est fait jusqu'ici.

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable collègue s'apercevra que le Gouvernement, depuis qu'il est entré en fonctions, n'a aucunement modifié les règlements qui existaient à ce sujet.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 16 (frais d'impression.)

M. CLARK: Où en est rendue la revision des statuts?

[Le très hon. M. Meighen.]

L'hon. M. LAPOINTE: C'est à moi qu'il faudrait poser cette question. Bien que cela n'ait aucun rapport avec le bill en discussion, je répondrai que la revision avance dans des conditions favorables.

Le très hon. M. MEIGHEN: Favorable pour les commissaires ou pour la nation?

L'hon. M. LAPOINTE: Pour la nation, j'espère.

M. CLARK: Le ministre peut-il dire à quelle date environ on espère pouvoir les publier?

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne peux pas le dire d'une façon définitive, mais j'espère pouvoir en indiquer la date approximative avant la fin de la session.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre veut-il nous dire si le travail très étendu et très complet, je crois, qui avait été effectué par M. O'Connor, a été mis de côté ou bien si on l'a utilisé?

L'hon. M. LAPOINTE: On ne s'en est pas servi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pouquoi?

L'hon. M. LAPOINTE: Pour certaines raisons, entre autres, parce qu'il nous faudrait payer pour avoir les documents de M. O'Connor.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela vaudrait beaucoup mieux que de tout refaire.

L'hon. M. LAPOINTE: Ce n'est pas l'avis des chefs du département.

(L'article est adopté.)

L'article 17 est adopté.

Rapport est fait du projet de loi qui est lu une troisième fois et adopté.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI TENDANT A ABROGER LA LOI DES SECOURS DE GUERRE

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 47) tendant à abroger la loi des secours de guerre.

La motion est adoptée, le projet de loi est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité à son sujet.

Sur l'article 1 (loi abrogée.)

Le très hon. M. MEIGHEN: En présentant ce projet, le ministre a expliqué que la loi n'était destinée qu'au temps de guerre ou plutôt à l'époque que l'on désigne ainsi et que, par conséquent, son utilité avait disparu. Si je me rappelle bien, la loi avait pour objet de faire exercer une surveillance sur la fondation et le fonctionnement de différentes sociétés de secours qui sollicitaient constamment la

charité du public pour des œuvres de guerre et qui en abusaient considérablement. La loi obligeait ces sociétés de se faire inscrire et d'envoyer de temps en temps un état de leurs opérations; d'une façon générale, elle protégeait le public contre des appels inutiles et peut-être malhonnêtes. Le ministre a expliqué qu'il ne restait plus qu'un très petit nombre des sociétés qui existaient durant cette période, et que parmi celles-là la plupart étaient des succursales de l'Independent Order of Daughters of the Empire. Je conviens parfaitement qu'en ce qui concerne cette association il n'y aurait pas besoin maintenant de surveillance, mais on peut en avoir besoin pour d'autres. Le ministre pourrait peut-être nous dire combien il en reste, qui elles sont et quelle est la nature de leur œuvre.

L'hon. M. COPP: Mon très honorable collègue a bien exposé le but de la loi, qui devait servir, durant la guerre, à surveiller les opérations de ces différentes sociétés de secours et les empêcher d'abuser des appels de fonds et peut-être de frauder le public. Pendant la guerre, il y avait 846 sociétés de charité inscrites au département pour ce genre d'œuvres. Depuis la guerre, on en a rayé 631; il en reste donc 176. Là-dessus, il y a 143 chapitres de l'Independent Order of Daughters of the Empire. Il y a donc 32 autres sociétés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelles sont-elles?

L'hon. M. COPP: Je n'ai pas leurs noms. Les chefs du département me disent qu'il ne se fait pour ainsi dire rien en dehors de l'Ordre des Filles de l'Empire et qu'on n'a plus besoin de continuer la surveillance prévue par la loi. La loi entraîne un travail considérable pour ces sociétés. Il leur faut rendre compte au département, tous les six mois, des sommes qu'elles ont reçues et dépensées. On considère que ce n'est pas la peine de la maintenir en vigueur. C'est imposer une lourde tâche à ces sociétés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je comprends qu'on débarrasse l'Ordre des Filles de l'Empire d'obligations inutiles, mais je voudrais savoir quelles sont les autres sociétés avant d'abandonner tout contrôle sur leurs opérations. Il est incontestable qu'il y a quelques années le public a été victime de beaucoup d'impostures—et la même chose se répèterait aujourd'hui s'il n'y avait pas de surveillance—de la part de diverses associations de charité. Une grande partie des citoyens, et la meilleure classe, malheureusement, se laissent facilement tromper. Le contrôle qui a été exercé a sans doute protégé beaucoup de nos compatriotes contre la fraude et la supercherie se rapprochant de la fraude. Il peut être passablement vrai que l'on n'en est guère témoin aujourd'hui, mais cela n'est-il pas dû à la surveillance et au contrôle et, par conséquent, on n'essaie plus de duper le public. Ne vaudrait-il pas mieux décréter une loi autorisant le gouverneur en conseil de dégager les Filles de l'Empire de cette obligation et en même temps maintenir le pouvoir de contrôle tel qu'il existe maintenant? Je ne vois pas l'utilité de rappeler toute la loi.

L'hon. M. COPP: Il n'est pas spécialement nécessaire d'abroger la loi en entier, si la Chambre pense qu'il est préférable d'avoir le contrôle de ces quelques autres associations qui subsistent. Je n'ai pas leurs noms, mais je serai heureux de me les procurer pour mon très honorable ami lors de la 3e lecture, si c'est satisfaisant, ou s'il le désire, je ne m'oppose pas à ce que le projet de loi soit réservé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour cette raison nous pourrions renvoyer le débat à une prochaine séance. Si le ministre nous fournit la liste de ces sociétés il semblerait que la conduite à suivre serait de donner au Gouverneur en conseil le pouvoir de les dispenser de faire un rapport selon qu'il le décidera. Je sais que cela permettrait au Gouverneur en conseil de rappeler la loi, mais, si la liste était devant la Chambre, celle-ci pourrait juger à propos de laisser le contrôle touchant toutes les associations et surtout concernant les nouvelles, parce qu'il est indiscutable qu'il y en aurait eu beaucoup plus que ces huit cents n'eût été du frein imposé par la loi.

L'hon. M. STEVENS: Cela me rappelle qu'hier ou aujourd'hui j'ai reçu dans mon courrier—et cela illustre bien le point que vient de soulever mon très honorable chef—une circulaire de quelque institution ou association de Toronto demandant des fonds de secours pour les enfants affamés de l'Arménie. Voici ce qui m'a frappé lorsque j'ai lu cette circulaire. Je suppose que les fraudes les plus fâcheuses dont aient eu à souffrir les Canadiens ont été commises par des personnes qui étaient censées organiser des fonds de secours aux Américains. Je ne connais aucun pays qui ait autant prêté à la supercherie au nom de la charité. Naturellement, dans quelques cas sinon plusieurs, les fins sont méritoires. Je me demande si le ministre a reçu une de ces circulaires et s'il s'agit de l'une des associations charitables soumises à un contrôle ou à un permis, comme l'on voudra. Je me demande de plus si

quelque fonctionnaire a fait une enquête au sujet de cette œuvre;—elle peut être excellente, je n'en connais rien—afin de s'assurer si elle est réellement digne d'encouragement. Je le répète, les Canadiens ont été victimes de nombreuses fraudes de la part de fausses institutions prétendant travailler dans l'intérêt de l'humanité souffrante dans quelque partie de l'univers.

L'hon. M. COPP: Il est possible qu'une copie de cette lettre circulaire soit arrivée au département, mais je n'en ai pas reçu moi-même. Je ne tiens pas à insister sur l'adoption de ce projet de loi. Mon but est uniquement d'obtenir ce qui convient le mieux aux associations de bienfaisance qui font une bonne œuvre dans le pays et de protéger autant que possible les âmes charitables. Il se peut que la suggestion de mon très honorable ami soit très raisonnable, à savoir de modifier la loi de façon que le Gouverneur en conseil puisse dispenser certaines sociétés de présenter des rapports. Mon très honorable ami désire des renseignements au sujet de trente-trois associations environ. Dans l'intervalle nous pouvons faire rapport de l'état de la question.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je désirerais faire une proposition au sujet des Filles de l'Empire. La raison pour laquelle mon honorable ami a dû déposer ce projet de loi est que l'Ordre indépendant des Filles de l'Empire a plusieurs succursales et que ce serait leur imposer beaucoup d'ennuis et de dépenses que de les obliger à faire ces rapports.

L'hon. M. COPP: Cent quarante et une.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Naturellement, nous savons que c'est une association qui a beaucoup de mérite. La loi elle-même définit les œuvres de secours pour les victimes de la guerre, mentionnant "tous fonds, institution ou association autre qu'une église ou que l'Armée du Salut". Elle commence par quelques exceptions, et peut-être y en a-t-il d'autres plus loin. Mon honorable ami pourrait fort bien modifier son bill et atteindre son but qui est d'aider les Filles de l'Empire s'il insérait après le mot "Armée", dans la troisième ligne du paragraphe (b) de l'article 2, les mots: "l'Ordre impérial des Filles de l'Empire". Cela les exempterait des dispositions de la loi.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

1re LECTURE

D'un projet de loi portant modification de la loi des produits laitiers.

[L'hon. M. Stevens.]

L'hon. M. MOTHERWELL propose que la Chambre se forme en comité pour examiner la résolution suivante:

Il y a lieu de modifier la loi des produits laitiers, chapitre 28 des Statuts de 1921, en autorisant le Gouverneur en conseil à faire des règlements pour refuser de classer les produits laitiers et retenir les certificats de classement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sais pas si cette résolution prête à controverse, bien que venant du ministère de l'Agriculture, cela est à présumer.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je ne crois pas qu'elle prête à controverse.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas le temps de passer cette mesure. Je présume que le ministre veut simplement la faire examiner en comité.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je l'ai discutée à l'occasion de l'examen des crédits, et l'ex-ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) l'approuve.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre affirme-t-il que l'honorable député de Victoria-Cité l'approuve?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui, et je déclare de plus que je proposerai de renvoyer tous ces bills au comité de l'Agriculture, de sorte qu'ils reviendront devant la Chambre.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour examiner la résolution.)

L'hon. M. MOTHERWELL: Il s'agit simplement d'autoriser ce que nous faisons déjà dans le cas où un fabricant particulier persiste à violer la loi, c'est-à-dire à adultérer le beurre ou le fromage. Il nous est venu d'Angleterre des rapports disant que l'on avait trouvé un peu de produits adultérés parmi nos exportations de beurre et de fromage et nous demandons l'autorisation de refuser de classer ces produits-là parce que nous trouvons ce moyen très efficace. C'est ce que nous faisons actuellement, mais nous voulons l'autorisation du Parlement au cas où l'on nous en contesterait le droit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre affirme-t-il que le député d'Oxford-Sud (M. Sutherland) approuve cette mesure?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je crois qu'il l'approuve; c'est un bon producteur de laitages.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une deuxième fois et adoptée.)

L'hon. M. MOTHERWELL demande à déposer un projet de loi (bill nº 72) tendant à modifier la loi des produits laitiers.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi portant modification de la loi des viandes et conserves alimentaires, 1907.

L'hon. M. MOTHERWELL propose que la Chambre se forme en comité pour examiner la résolution suivante:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu de modifier la loi des viandes et conserves alimentaires, chapitre 27 des Statuts de 1907, en décrétant:

(a) Qu'aux fins de la loi les aliments en conserves comprendront tous les aliments qui ont été chauffés, cuits, conservés, condensés, évaporés, déshydratés, séchés ou autrement préparés pour l'alimentation, et placés dans une boîte, une bouteille, un paquet, ou autre contenant fermé;

(b) Que tous les fruits ou légumes en boîte, ou produits d'iceux, ou aliments ou produits alimentaires que le Gouverneur en conseil désignera, seront offerts en vente seulement dans les boîtes ou autres contenants que le Gouverneur en conseil prescrira par règlement, et ces boîtes ou contenants devront contenir la qualité, la quantité ou le poids que les règlements prescriront.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour procéder à l'examen de la résolution.)

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que nous avons expédié à la hâte suffisamment de besogne pour aujourd'hui. Je n'aime pas à prendre trop de responsabilité à ce sujet. Le ministre a-t-il discuté cette question avec l'honorable député (M. Tolmie)?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, mais il connaît très bien cette loi. Elle n'est pas nouvelle; elle s'appliquait de son temps au ministère. La modification tend uniquement à substituer la mesure de poids à la mesure de volume.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a déjà quelque temps que j'ai cessé de m'occuper activement d'agriculture et je ne puis saisir l'importance d'une résolution semblable. Certains honorables députés le peuvent sans doute. Un projet de cette nature devrait être discuté en leur présence, et ils sont absents.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je dirai que j'ai l'intention de proposer le renvoi de tous ces bills au comité de l'Agriculture et ainsi ils reviendront tous passer par le comité général de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Adoptons celle-ci en deuxième lecture, mais j'espère que le Gouvernement ne nous en proposera pas d'autres aujourd'hui.

L'hon. M. STEVENS: L'expression conserves alimentaires dans cette résolution comprend-elle les conserves de saumon ou de tout poisson en général?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, cela est du ressort du ministre de la Santé.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre voudra-t-il s'en assurer?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je m'en assurerai.

(Rapport est fait sur la résolution qui est lue pour la deuxième fois et adoptée.)

L'hon. M. MOTHERWELL demande à déposer un projet de loi (bill nº 73) tendant à modifier la loi des viandes et des conserves alimentaires, 1907.

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

La séance est levée à six heures cinquante minutes du soir.

Lundi, 4 mai 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

MICHAEL O'LEARY, V.C.

L'hon. M. MANION: Monsieur l'Orateur, j'aimerais à porter à l'attention du ministre de la Justice l'incarcération aux Etats-Unis, sans procès et pour une légère infraction, je crois, de Michael O'Leary, qui a gagné la croix Victoria durant la guerre. Si je comprends bien, le ministre de la Justice a été instamment prié par quelques municipalités le long de la frontière de Niagara, ou dans les environs, de faire tout en son pouvoir pour expédier le procès. Je signale donc ce cas à son attention avec l'espoir qu'il emploiera tout ce qu'il peut pour que ce pauvre garçon obtienne au plus tôt un procès juste.

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): Je me ferai un devoir de me renseigner sur les circonstances de cette affaire en vue, s'il est possible, de me rendre au désir de mon honorable ami.

ELOGE DE M. A. B. HUNT, DEPUTE

Le très hon. MACKENZIE KING: C'est avec un vif chagrin que les honorables députés de cette Chambre ont dû apprendre la nouvelle de la mort d'un de leurs collègues, arrivée ce matin à l'hôpital civique d'Ottawa; je veux parler de M. Aylmer Byron Hunt, représentant du comté de Compton, dans la province de Québec. Il y a un an ou deux que M. Hunt était malade; il avait eu à subir plusieurs opérations chirurgicales. Cela ne l'a pas empêché, toutefois, d'être assidu aux séances de cette session, et jusqu'à il y a dix jours on l'a vu à son siège; c'est alors qu'il partit pour aller de nouveau à l'hôpital pour être opéré.

Sa constitution déjà affaiblie l'a empêché d'y survivre et l'on m'apprend qu'il a succombé ce matin.

M. Hunt était âgé de soixante-six ans. C'est l'un des députés qui ont été le plus longtemps à la Chambre des communes. Il est entré au Parlement il y a plus de vingt ans, ayant été

élu pour la première fois comme député de Compton aux élections générales de 1904. Il a continué à représenter cette circonscription durant tous les parlements subséquents, sauf celui qui a suivi les élections générales de 1911, alors qu'il fut défait par une faible majorité. Aux dernières élections générales, il avait été réélu par une majorité d'environ 4,000.

M. Hunt ne faisait qu'un avec les intérêts agricoles et commerciaux de son comté. A l'instar de plusieurs autres députés, dans sa jeunesse, il avait pris une part active aux affaires municipales et eut l'honneur d'être élu maire de son village natal, Bury, et ensuite, d'être choisi comme préfet du comté. En 1900, suivant les traces de son père qui, l'année précédente, avait représenté le comté de Compton à l'Assemblée législative de Québec, il fut candidat libéral dans la circonscription. Malgré sa défaite, sa popularité était telle qu'il fut de nouveau choisi comme candidat libéral aux élections fédérales de 1904, alors qu'il fut élu à ce Parlement, comme je l'ai mentionné.

On peut se faire une idée du rôle important que M. Hunt jouait dans la vie politique des Cantons de l'Est et du degré de confiance dont il jouissait auprès du public, par la circonstance que ce fut aux élections générales de 1904 que, pour la première fois depuis la Confédération, le comté de Compton élut un représentant libéral au lieu d'un conservateur, aussi par le fait que les majorités obtenues par M. Hunt dans les élections de 1919 et de 1921 constituaient les plus fortes majorités jamais reçues par un député fédéral dans le comté.

M. Hunt possédait le caractère et les qualités qui inspirent confiance, qualités qui dans la vie publique ajoutent au nombre des amis d'un homme et font qu'il termine sa vie sans un ennemi. Il était d'humeur paisible et réservé, vraiment sympathique et doué de civisme, loyal et constant dans toutes les relations sociales. On sentira vivement sa perte dans ces nombreuses relations. Nous qui le connaissions mieux que tout autre nous regretterons beaucoup sa bonté et sa gaieté. Sa perte est particulièrement lourde pour les députés de ce côté-ci de la Chambre, et dans le pays, et pour le parti libéral, aux principes duquel il a été si fidèle et dont il a été un partisan si dévoué. En cette occasion, notre sympathie est acquise au comté dont M. Hunt était le représentant et en particulier à Mme Hunt, à son fils et à ses filles dans leur deuil accablant et soudain. J'exprime le sentiment et le désir de tous les députés assemblés ici, je le sais, en vous priant, monsieur l'Orateur, de transmettre à Mme Hunt et à sa famille l'expression de la vive sympathie de toute la députation.

[Le très hon. Mackenzie King.]

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Le Parlement est appelé encore une fois par l'intervention de la mort, à déplorer la perte de l'un de ses membres et à rendre à sa mémoire un tribut d'hommage et de respect. Comme le premier ministre l'a dit, M. Hunt était l'un des doyens de la députation. Il a consacré la plus grande partie de sa vie au service du public, mais durant tout ce temps il a gardé une attitude paisible, réservée, modeste, qui l'a empêché d'être aussi bien connu de tous les députés qu'il l'eût été sans cela. Il frayait peu avec nous, les conservateurs, mais nous le connaissions tous pour un ami dévoué de son pays, un bon et gai compagnon et un fidèle serviteur du public. Il a agi au meilleur de ses moyens et de sa capacité. Il a servi son pays avec talent. Il a participé à plusieurs entreprises commerciales et il était de plusieurs œuvres avantageuses pour les siens et a servi de toutes façons avec fidélité et talent. Il laisse une nombreuse famille et, sous ce rapport, lègue à son pays un héritage dont nous estimons tous le prix. Les députés de ce côté-ci de la Chambre au nom de qui je parle, désirent la permission, j'en suis sûr, de se joindre à ce tribut d'hommages à sa mémoire, et nous demandons aussi à nous unir aux honorables députés d'en face dans le message que vous êtes prié, monsieur l'Orateur, de transmettre à la veuve et à la famille.

M. ROBERT FORKE: Au nom des honorables députés qui siègent dans cette partie de la Chambre, je tiens à déclarer que c'est avec le chagrin et les regrets les plus profonds que nous avons appris la mort de M. Hunt.

Quoique, comme on l'a déjà dit, il ne prit pas une part active aux débats de la Chambre, il était hautement considéré par tous nos collègues. C'est ce sentiment que lui gardèrent ses électeurs qui l'ont élu pendant de longues années à la Chambre. Il les a bien représentés et bien servis, et je propose qu'on exprime à la famille les sympathies de tous ses collègues.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Conformément au vœu exprimé par les porte-parole de tous les partis je transmettrai à la veuve et à la famille de notre collègue défunt les sympathies de la Chambre.

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé émanant du Sénat.

Le 1er (bill C) (n° 48), tendant à faire droit à George Thomas Grigor;

Le 2e (bill D) (n° 49), tendant à faire droit à Ethel May Sherriff;

Le 3e (bill E) (n° 50), tendant à faire droit à Max Arno Frind;

Le 4e (bill G) (n° 51), tendant à faire droit à Elizabeth Burns;

Le 5e (bill H) (n° 52), tendant à faire droit à Fred Herdman Ogden;

Le 6e (bill I) (n° 53), tendant à faire droit à Marion Gooderham Smith;

Le 7e (bill J) (n° 54), tendant à faire droit à Edith Mary Wiles;

Le 8e (bill K) (n° 55), tendant à faire droit à Annie Kate Winch;

Le 9e (bill L) (n° 56), tendant à faire droit à Florance Kate Coutts;

Le 10e (bill M) (n° 57), tendant à faire droit à George Kerr Jess;

Le 11e (bill N) (n° 58), tendant à faire droit à Thomas Almer Shields;

Le 12e (bill O) (n° 59), tendant à faire droit à Roderick James Ellis;

Le 13e (bill P) (n° 60), tendant à faire droit à Florence Mann;

Le 14e (bill Q) (n° 61), tendant à faire droit Samuel John Pegg, junior;

Le 15e (bill R) (n° 62), tendant à faire droit à Harry Hambleton;

Le 16e (bill S) (n° 63), tendant à faire droit à Izzie Klinmentzs (aussi connu sous le nom d'Izzie Climans);

Le 17e (bill T) (n° 64), tendant à faire droit à John Hutchinson Durnan;

Le 18e (bill U) (n° 65), tendant à faire droit à Richard James Wright;

Le 19e (bill V) (n° 66), tendant à faire droit à Mary Ellen Ayre;

Le 20e (bill X) (n° 67), tendant à faire droit à Helen Marie Pritchard.

QUESTIONS

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

PAIEMENTS EFFECTUES AUX COMPAGNIES DE MESSAGERIE

M. WARD demande:

Quelle somme a-t-on payée respectivement à la compagnie des messageries nationales canadiennes et la compagnie des messageries Dominion, en 1924, pour chacun des départements suivants: (a) Commerce, (b) Douanes et Accise, et (c) Imprimerie nationale?

L'hon. A. B. COPP (secrétaire d'Etat):

Département du Commerce

	Messageries Nationales	Messageries Dominion
Frais de l'administration centrale	$ 5 78	$ 1 00
Service des renseignements commerciaux	231 87	23 69
Elévateurs de l'Etat et exécution de la loi sur les grains	1,067 52	597 11
Distribution des primes à l'extraction du pétrole	3 15	
Bureau cinémathographique	221 67	46 98
Poids et mesures	451 10	653 28
Gaz et électricité	607 71	215 20
Bureau de la statistique	175 56	24 40
Total	$2,764 36	$1,561 66

Département des Douanes et de l'Accise

(b) Messageries Nationales .. $13,667 84

Messageries Dominion .. 7,773 26

Département de l'Imprimerie

Pour l'année civile terminée le 31 décembre 1924. Le département a payé aux messageries nationales le montant de $13,304.21, et aux messageries Dominion, $4,639.91.

L'ELEVAGE DES CHEVAUX

M. BOUCHARD demande:

1. Combien a-t-on dépensé pour chaque province en vue d'améliorer la race chevaline en vertu de la loi sur l'aide fédérale à l'élevage du cheval?

2. Les commerçants de l'Ouest jouissent-ils du tarif ferroviaire spécial pour le transport de leurs chevaux dans l'est du Canada.

L'hon. M. COPP (au nom du ministre de l'Agriculture): 1.

TABLEAU faisant voir les sommes versées par la division fédérale de l'industrie animale du ministère d'Agriculture, Ottawa, aux cercles d'éleveurs de chevaux sous le régime des subventions à l'élevage des chevaux depuis l'inauguration de cette politique en 1915.

On voudra bien prendre note que, dans ce tableau, les sommes inscrites ont été versées à des cercles organisés pour chaque année mentionnée:

Province	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$.	$ c.	$ c.
C.-A.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	419 44	397 22	.....	.....	816 66
Alberta	380 00	446 56	8,092 18	16,939 90	9,271 26	6,097 80	3,701 20	2,158 79	2,130 93	2,576 40	51,795 02
Sask.	1,410 26	2,637 37	18,827 30	28,340 95	20,695 38	13,972 34	12,798 31	14,711 09	14,731 41	7,995 59	136,120 00
Man.	.....	.....	7,890 78	19,756 62	14,256 37	12,802 79	13,342 93	10,484 74	8,195 07	3,002 61	89,731 91
Ont.	.....	105 00	5,750 11	5,941 00	6,417 78	6,526 39	5,225 71	4,422 83	2,825 65	880 92	38,095 39
Qué.	100 00	.....	.....	288 00	.....	250 00	2,298 04	2,295 49	1,750 73	308 49	7,290 75
N.-B.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
N.-E.	.....	.....	.....	126 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	126 40
I. du P.-E.	.....	.....	.....	.....	351 67	386 66	359 99	155 00	.....	.....	1,253 32
Total	1,890 26	3,188 93	40,560 37	71,392 87	50,992 46	40,035 98	38,145 62	34,625 16	29,633 79	14,764 01	325,229 45

2. Les fonctionnaires du National-Canadien m'informent que des tarifs spéciaux sont en vigueur pour le transport des chevaux par charge de wagon de l'ouest à l'est du Canada, lesquels s'appliquent peu importe que les chevaux soient destinés à la reproduction ou à des fins générales.

LES WAGONS PARTICULIERS SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX

M. WILSON demande:

1. Combien le National-Canadien a-t-il de wagons particuliers à l'usage des fonctionnaires?
2. Combien de ces wagons a-t-on acquis dans les deux dernières années et demie?
3. Combien ont servi au transport des fonctionnaires de la compagnie à Portland, lors du départ de M. C.-J. Smith pour l'Angleterre?
4. Quels fonctionnaires ont utilisé ces wagons à cette fin?
5. Combien de ces wagons ont été en cette occurrence renvoyés par Halifax, et pourquoi les y a-t-on expédiés?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable député n'est pas encore à son siège et il est préférable, je le suppose, de laisser la question en suspens. Je suis prêt toutefois à répondre à la partie de la question à laquelle je juge à propos de le faire.

M. A. PETTIGREW

M. POULIOT demande:

1. M. A. Pettigrew, conseil des soldats à Québec. a-t-il été en service actif dans les troupes expéditionnaires canadiennes du mois d'août 1914 à novembre 1918?
2. Dans l'affirmative, (a) dans quel régiment, (b) quel était son numéro matricule, (c) à quels engagements a-t-il participé?
3. Ne s'est-il pas plutôt fait exempter du service militaire pendant la guerre?
4. Dans l'affirmative, pourquoi?
5. S'est-il enrôlé dans la marine canadienne depuis la guerre?
6. Dans l'affirmative, (a) quand, (b) quel est son grade, (c) quels sont sa solde ou ses émoluments, (d) est-il aussi officier de recrutement, (e) reçoit-il de ce chef une rémunération?
7. Sur quelle recommandation a-t-il été nommé conseil des soldats à Québec?

L'hon. M. COPP:

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.
3. Un M. Achille Pettigrew, de Québec, fut exempté du service.
4. Il fut classé par la commission médicale dans la catégorie E.
5. Oui.
6. a) Le 31 mars 1923.
   b) Lieutenant provisoire.
   c) Les officiers de la R.C.M.V.R. ne reçoivent aucune rémunération, sauf pendant les deux semaines d'exercices annuels, alors qu'ils touchent la solde régulière de la R.N.C.
   d) Non.

[L'hon. M. Copp.]

7. Tous les conseils des soldats, y compris M. Pettigrew, sont choisis par les associations de vétérans et les nominations sont transmises au Gouvernement par l'Alliance des vétérans du Dominion.

LE CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN

M. POULIOT demande:

1. Qui a vendu au Gouvernement le terrain où l'on a construit les usines du National-Canadien à Saint-Malo, et à quel prix?
2. Quels sont (a) le nombre et (b) la valeur des machines qui ont été transportées des usines du National-Canadien de la Rivière-du-Loup à celles de Saint-Malo?
3. Combien d'employés du National-Canadien ont été transférés de la Rivière-du-Loup à Saint-Malo?
4. Cette permutation était-elle facultative?

M. POULIOT demande:

Quel a été dans les deux dernières années le chiffre annuel d'affaires de la succursale des mesageries du National-Canadien à Trois-Pistoles, comté de Témiscouata, province de Québec?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'une des raisons pour lesquelles il est difficile aujourd'hui d'obtenir rapidement des renseignements des fonctionnaires des chemins de fer nationaux, c'est qu'un grand nombre d'entre eux assistent aux séances des comités. J'ai reçu une lettre de l'un d'eux ce matin m'apprenant que nous ne pourrons avoir ces réponses tant qu'ils seront retenus par les comités.

OPERATIONS DE LA MONNAIE

M. BLACK (Yukon) demande:

1. Pourquoi la Monnaie royale du Canada est-elle inactive?
2. Pourquoi ne frappe-t-on pas la monnaie canadienne d'argent à la Monnaie du Canada?
3. Pourquoi la quantité considérable de monnaie américaine d'argent qui circule aujourd'hui au Canada n'est-elle pas expédiée hors du pays et remplacée par la monnaie canadienne d'argent?
4. Quand a-t-on frappé la dernière monnaie canadienne d'argent au Canada?
5. Y a-t-il quelque avantage pour le Canada d'avoir en circulation au pays de la monnaie canadienne d'argent au lieu la monnaie américaine?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1 et 2. Les opérations de la Monnaie dépendent des besoins de la circulation. Vu la grande quantité d'argent monnayée durant la guerre et la démobilisation, afin d'obvier aux demandes de cette époque et de celles que l'on anticipait, nous n'en avons pas eu besoin de plus depuis 1922-1923. C'est pourquoi il n'a pas été monnayé d'argent depuis 1923, mais la Monnaie s'est occupée de la frappe du numéraire de nickel et de bronze et de l'affinage de l'or.

3. Les rapports du commerce de l'an dernier indiquent que $957,684 dollars de numéraires d'argent a été expédié aux Etats-Unis.

4. 1923.

5. Le Gouvernement ne réalise aucun bénéfice du monnayage de l'argent.

STATISTIQUE RELATIVE AU NATIONAL-CANADIEN

M. MORIN demande:

Quels ont été pour le National-Canadien en 1924 (a) le nombre de tonnes de marchandises transportées, (b) le nombre de tonnes transportées sur un mille, (c) les recettes du mouvement des marchandises par tonne-mille, (d) le nombre des voyageurs transportés, (e) le nombre des voyageurs transportés sur un mille, et (f) les recettes des trains-voyageurs par mille?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

(a) Trafic-marchandises productif, 52,498,-614 tonnes.

(b) 16,932,406,010.

(c) 1.010c.

(d) Trafic-voyageurs productif, 22,707,880 voyageurs.

(e) 1,372,335,263.

(f) 2.713c.

GRATIFICATIONS AUX FONCTIONNAIRES DU GRAND-TRONC

M. WARD demande:

1. Les hauts fonctionnaires du Grand-Tronc ont-ils rendu les gratifications que l'ancienne administration leur avait accordées, conformément à une déclaration que le ministre des Chemins de fer faisait à la Chambre en 1923?

2. Dans l'affirmative, quand?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je puis répondre à cette question oralement.

1. Ils ne les ont pas remises.

2. Le n° 2 est répondu sous le n° 1. Une commission a été nommée pour s'enquérir de toutes les gratifications et le reste de l'ancien Grand-Tronc. Cette commission a trouvé que tous les paiements avaient été faits légalement, ce que la compagnie avait parfaitement le droit de faire. Elle a donné à entendre, si je me rappelle bien, ce que je crois, que, selon elle, il ne serait pas dans l'intérêt du chemin de fer d'insister sur le remboursement de ces sommes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce l'opinion du Gouvernement?

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

EXPOSITION DE WEMBLEY

M. DOUCET demande:

1. Le Gouvernement a-t-il délégué quelqu'un à titre d'hôtesse à l'exposition de Wembley?

2. Dans l'affirmation, qui, et où demeure cette personne?

3. Quelle a été la durée de ses services?

4. Combien lui a-t-on et doit-on lui payer (a) pour services, (b) pour frais de déplacement et de subsistance, et (c) autres motifs?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1. Non.

2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

PENSION DU PERSONNEL CIVIL

M. McQUARRIE demande:

1. Le ministre des Finances sait-il que le paragraphe A de l'article 5 de la loi des pensions de 1924 a pour effet de confisquer la contribution d'un fonctionnaire qui démissionnerait volontairement avant dix ans de service?

2. Qu'est-ce qui justifie cette politique de confiscation?

3. Que devient la contribution confisquée du fonctionnaire?

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances):

1. Le ministre sait que sous l'empire de la loi de pension de 1924, aucun bénéfice n'est payable dans le cas de la retraite volontaire d'un fonctionnaire ayant moins de dix ans de service.

2. Ce point de la loi ne doit pas être considéré comme une confiscation. Le principe qui est impliqué a existé dans les deux lois de pension antérieures.

3. Les contributions des fonctionnaires civils qui prennent ainsi leur retraite restent acquises au fonds de pension.

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

M. BLACK (Yukon) demande:

1. Le ministre du Travail a-t-il annoncé dans les journaux canadiens que la position de jurisconsulte adjoint du bureau international du travail à Genève était vacante et que des demandes venant de Canadiens seraient reçues?

2. Combien de demandes a-t-on reçues de Canadiens?

3. A-t-on nommé quelqu'un à cette vacance?

4. Dans l'affirmative, quand, et qui a-t-on nommé?

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail):

1. Il fut annoncé dans la presse canadienne le 19 janvier 1925 qu'une vacance était survenue au poste de légiste-conseil adjoint au bureau international du Travail, Genève, par suite de la démission de M. Corbett, de Montréal et qu'on recevrait des demandes de la part de Canadiens. Le ministre du Travail fut prié de nommer un collaborateur compétent pour préparer de concert avec M. Corbett, un rapport sur les aptitudes des candidats, rapport devant être transmis au bureau international du Travail dont relève le choix définitif. Le ministre du Travail nomma M. le professeur Jean Désy, de Montréal, et le rapport de MM. Corbett et Désy fut transmis à Genève vers la fin de mars.

2. Vingt-trois.

3. Oui.

4. De Genève le 24 avril on manda au ministre du Travail la nomination de M. Norman MacKenzie, un des candidats canadiens

qui fait des études actuellement à l'université de Cambridge, Angleterre.

PROJET HYDRAULIQUE DES LACS SPRAY

L'hon. M. STEVENS demande:

1. A-t-on fait de nouvelles négociations l'an dernier au sujet du projet d'énergie des lacs Spray, et dans l'affirmative, avec qui?

2. Le Gouvernement a-t-il à l'étude des propositions pour le transfert des parcs nationaux aux gouvernements des provinces où ils se trouvent? Dans l'affirmative, qui a fait ces représentations?

3. Des ingénieurs représentant (a) le département de l'Intérieur ou un département quelconque du Gouvernement, (b) un gouvernement provincial, ou (c) une initiative privée ou un particulier, ont-ils fait des levés ou des recherches au sujet de ce projet d'énergie au cours de l'année dernière?

4. Dans ce cas quels sont ces ingénieurs ou particuliers?

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur):

1. Le gouvernement de la province d'Alberta a fait certaines demandes de renseignements mais n'a pas déposé une demande formelle.

2. Non, mais il faut croire que la question de l'administration des parcs nationaux dans la province d'Alberta sera étudiée comme elle le mérite lorsqu'on discutera les détails du transfert à la province de ses ressources naturelles.

3. (a) Non. (b) Il y a lieu de croire que des ingénieurs de la commission hydroélectrique d'Ontario ont soumis au gouvernement albertain un rapport sur ce projet. (c) Il y a lieu de croire que des ingénieurs de la compagnie Montreal Engineering Company, en vertu d'une entente avec le gouvernement provincial d'Alberta, ont fait des études sur place au cours de cette dernière année.

4. Répondu sous le n° (c).

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENTS

LE BLOC DE LA RIVIERE DE LA PAIX

Par l'hon. M. STEVENS:

1. Le gouvernement fédéral possède-t-il un étendue appelée bloc de la rivière de la Paix en Colombie-Anglaise? Dans l'affirmative, quelle en est la superficie?

2. Quelle considération a-t-on accordée à la Colombie-Anglaise pour la cession de cette superficie au gouvernement fédéral?

3. A-t-on vendu ou loué une partie quelconque de ce bloc dans la Colombie-Anglaise? Dans l'affirmative, (a) quelle superficie, (b) en combien de parcelles distinctes, (c) quelle somme a-t-on reçue comme prix de vente ou comme loyer?

DEMANDE DE DOCUMENTS RESERVEE

LA LOI DE TEMPERANCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE

Par M. DOUCET:

Copie des correspondances, états des enquêtes, procédures judiciaires, rapports et autres papiers que possèdent les départements des Douanes et de l'Accise, et de la Justice, sur les infractions supposées de la loi des spiritueux dans les entrepôts douaniers de Halifax (N.-E.), que la Franco-Canadian Import Company est autorisée à établir et administrer, ou sur les infractions imputables à des personnes intéressées aux affaires de la compagnie.

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice): En l'absence du ministre intérimaire des Douanes et de l'Accise (M. Cardin) je demande que la motion soit réservée.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

M. KNOX propose un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu d'accorder une étude et une reconnaissance plus efficaces à la résolution que le Parlement adoptait le 12 mars 1923, laquelle établissait la priorité du chemin de fer de la baie d'Hudson sur tout autre projet de transport postérieurement commencé.

La présente question a fait mainte fois l'objet des débats de la Chambre; en l'abordant de nouveau aujourd'hui, monsieur l'Orateur, je vous prie de croire que ceux d'entre nous qui veulent la réalisation du projet de la Baie d'Hudson ne cherchent nullement une excuse. Nous qui voulons le parachèvement de ce chemin de fer, nous sommes intimement convaincus que le projet est très pratique et que sa réalisation ne laissera pas d'être très profitable; je dis donc qu'on ne saurait nous faire de reproche si nous revenons sur cette question. Nous représentons des centaines de milliers de gens de l'Ouest qui, aujourd'hui, croient également que ce chemin de fer est une entreprise réalisable et qu'il peut être exploité avantageusement; ils y voient un débouché possible pour leurs produits, de même qu'une voie d'accès pour ce qu'ils achètent. Ils considèrent qu'on ferait ainsi disparaître le gros désavantage dont l'Ouest souffre aujourd'hui en raison de la cherté du transport. Les citoyens que je représente et au milieu de qui j'ai vécu depuis trente et quelques années ont une grande confiance dans le résultat de cette entreprise. Certains d'entre eux sont venus au Canada par cette voie et d'autres ont travaillé sur cette ligne de chemin de fer et aussi au port, si bien qu'ils sont intimement mêlés à toute l'entreprise et sont au courant de la situation. C'est parce qu'ils connaissent à fond le projet de la ligne de la baie d'Hudson qu'ils croient fermement à son succès final si l'on achève les travaux.

Les habitants de l'Ouest estiment que l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson est une question de justice, si je peux m'exprimer ainsi. La plupart d'entre eux considèrent que la baie d'Hudson a été destinée par la très sage Providence à servir de débouché au grand plateau agricole de l'ouest central. Les gens de cette région sont d'avis que l'achèvement de cette ligne ferait plus pour

améliorer la situation de l'Ouest que n'importe quel autre projet de voie de transport. Il résulte de tout cela que les habitants des trois provinces des Prairies sont pour ainsi dire unanimes à demander qu'on achève immédiatement le chemin de fer de la baie d'Hudson. On reçoit des requêtes d'institutions qui représentent toutes les phases de l'activité humaine dans l'Ouest, à partir des législatures jusqu'aux sociétés agricoles, syndicats ouvriers et chambres de commerce. J'ai ici la copie d'un vœu émis par les Fermiers-Unis d'Alberta dont je donnerai lecture à la Chambre. Il a été dit précédemment que la province d'Alberta ne tenait pas tant que cela au chemin de fer; or, ce vœu n'aurait pas été adopté par l'institution en question, laquelle représente certainement le sentiment de la province, si celle-ci n'était pas en faveur de l'achèvement de la ligne. Ce vœu est le suivant:

Il est résolu que nous nous prononcions comme étant fortement en faveur du prochain achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Cela date du mois de janvier dernier. Il me semble assez étrange que les habitants des provinces des Prairies qui habitent à proximité de la ligne de la baie d'Hudson et qui ont de bons motifs pour être au courant de la situation, soient presque unanimement en faveur de son achèvement, tandis que ceux qui demeurent à une très grande distance et qui, penserait-on, ne sont pas supposés y connaître grand'chose, soient pour la plupart opposés à l'entreprise. Je veux parler particulièrement de cette partie de l'Est dont Montréal est le centre. Nous, de l'Ouest, estimons que cette opposition n'a pas sa raison d'être; nous considérons que la baie d'Hudson est notre débouché naturel et nous croyons avoir contribué jusqu'ici aux frais de ce projet, sans compter qu'il reste peut-être quelque chose de la vente des terrains.

Je retracerai très brièvement l'histoire de l'entreprise même. Il y a quarante ans et plus que cette question agite l'Ouest. Le chemin de fer fut commencé par le gouvernement de sir Wilfrid Laurier en 1910, puis les travaux continuèrent sous le gouvernement de sir Robert Borden, s'arrêtant sans raison apparente en 1918, après qu'on eut dépensé pour le chemin de fer et la tête de ligne environ 21 millions de dollars. La ligne a en tout 424 milles et le régalage a été effectué sur toute la longueur. On a posé des rails sur un parcours de 332 milles et tous les ponts ont été construits. Il reste donc seulement à poser les rails sur une distance de 92 milles et il est difficile de comprendre pourquoi on n'a pas achevé les travaux déjà si avancés.

Plusieurs de mes collègues ont personnellement inspecté la baie et ils nous diront probablement ce qu'ils ont vu dans ces voyages. Je n'ai pas visité la localité, bien que j'espère le faire un jour. Mais ceux qui y ont été rapportent que les travaux déjà exécutés ont tenu et sont en bon état. Depuis, les journaux ont annoncé qu'une très forte tempête, qui a fait rage dans la baie d'Hudson, avait causé de gros dégâts et des gens qui sont supposés être au courant des faits m'ont dit que les sections du pont allant jusqu'au-dessus de l'île artificielle dans le port ont été emportées. Aussi, je me suis fait un devoir de me renseigner auprès de l'ingénieur en chef, M. McLachlan, ce matin. Je lui ai demandé quelles nouvelles il avait eu au sujet de ces dégâts; il m'a assuré que le pont était en parfait état; que rien n'avait été endommagé, si ce n'est qu'une grande partie du gravier placé sur les appontements lorsque les travaux furent suspendus, avait été emporté. Il me dit aussi que des allèges et des dragues ont rompu leurs amarres. La Chambre comprend parfaitement qu'il fallait s'attendre à certains dommages à la suite d'une tempête aussi terrible, puisqu'il n'existait aucune protection contre les éléments. Des allèges ont été portées jusqu'à l'autre rive de l'estuaire où elles se sont échouées, mais l'ingénieur m'affirme que les dommages ne sont pas considérables et que les travaux demeurent solides. Ces renseignements nous rassurent après les rapports des journaux, car il est possible qu'un député juge à propos de parler de cette tempête au cours du débat actuel. J'ai eu l'occasion de causer de cette tempête avec un employé de la compagnie de la baie d'Hudson dirigeant un poste à l'extrémité nord-ouest de la baie. Il m'a assuré que cette tempête avait été d'une violence extrême. En réalité, les vieux Esquimaux ne se souviennent pas d'une aussi dure tourmente. En l'absence d'ouvrages de protection, Port-Nelson ayant essuyé cette terrible tempête sans subir de graves dommages aux ouvrages inachevés, je ne pense pas qu'il y ait raison d'avoir de craintes à ce sujet. Fait fort significatif, cette tempête a eu lieu en novembre, mois où la baie et le port seraient absolument pris par les glaces si on en croyait les adversaires du projet. Je crois que cela doit suffire comme preuve du contraire.

Le 12 mars 1923, j'ai proposé la résolution suivante:

La Chambre est d'avis que le Gouvernement du Canada devrait étudier plus à fond le rapport du comité du Sénat sur le chemin de fer de la baie d'Hudson, dans le but de protéger le placement de fonds publics dans la construction de la partie jusqu'ici achevée de

l'entreprise; il devrait aussi reconnaître la primauté de l'entreprise sur d'autres projets de transport lancés après le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Je désire faire observer que cette résolution a été adoptée après une discussion prolongée. Bien qu'elle ait été adoptée et qu'elle représente ainsi la décision prise par la Chambre il y a deux ans, on n'a fait aucun effort pour faire passer ce projet de transport avant d'autres projets commencés depuis cette époque. Au cours des étés de 1923 et 1924 on a exécuté des travaux pour remettre cette partie de la voie en exploitation. Un crédit de $350,000 a été voté en 1924 et un autre de $300,000 avait été voté en 1923, mais on n'a dépensé qu'environ $60,000 au cours de cette année-là. Ainsi, pendant cette période de deux ans, on n'a dépensé que $413,000 pour rétablir cette partie de la voie où passent les trains. Pendant cette période on a dépensé des millions de dollars pour le canal Welland, par exemple. Je pourrais dire que les travaux du canal Welland ont été commencés après l'adoption du projet du chemin de fer de la baie d'Hudson. En 1923 on a voté $11,800,000 pour le canal Welland et $11,000,000 en 1924, ce qui forme un total de $22,800,000 pour le canal alors qu'on accordait seulement $413,000 au chemin de fer de la baie d'Hudson. Cette année je vois au budget un crédit de 15 millions pour les travaux du canal Welland. Nous ignorons encore quel crédit supplémentaire on pourra demander pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, mais si ce projet doit avoir priorité sur le projet du canal Welland, le crédit demandé devrait représenter une somme suffisante pour terminer les travaux. J'insiste pour faire remarquer à la Chambre que la résolution telle qu'elle a été adoptée en 1923 n'a pas été honorée par le Gouvernement et on n'a certainement pas accordé de priorité à ce projet.

Peut-on s'étonner que cette question suscite un sentiment de méfiance, de soupçon et de mécontentement dans les provinces des Prairies? Nous souffrons plus ou moins de l'inégalité de traitement—si je puis employer ce terme—qui existe au point de vue du tarif douanier et elle pèse lourdement sur nous, mais quand nous voyons une partie de l'est du Canada nous refuser de terminer ce projet pour lequel on a trouvé des fonds en vendant les terres de l'Ouest, nous avons certainement envie de crier "Jusques à quand cela durera-t-il, ô Seigneur?" Le projet a été appuyé et endossé par les deux anciens partis politiques, le Parlement lui a accordé sa sanction à diverses reprises et des colons se sont établis dans la région, assurés que la voie serait complétée, alors que ceux qui s'y trouvaient déjà ont agrandi leur exploitation en comptant sur cette entente que la voie de la baie d'Hudson serait terminée. Il est évident que ces gens avaient plus de foi aux gouvernements de cette époque qu'ils n'en sauraient avoir au Gouvernement actuel.

On a dit que le chemin de fer de la baie d'Hudson est l'œuvre du ministre des Chemins de fer (M. Graham). Il n'y a pas de doute qu'il n'ait inauguré les premiers travaux, donnant au projet son approbation et son appui. Je ne crois pas que ses sentiments à ce sujet se soient modifiés, mais il lui est impossible de pousser le projet à bonne fin sans l'appui de ses collègues du cabinet, appui qui lui fait évidemment défaut. Je le disais l'autre jour, à l'occasion du débat sur l'exposé financier, nous comptions beaucoup à un moment sur le concours de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell). Ses discours prononcés dans l'Ouest au cours de l'intersession donnaient certainement à croire qu'il voulait ardemment que l'entreprise fût parachevée, et nous nous attendions à quelque chose de pratique dans ce sens à cette session, grâce à son appui. Ce fut donc un rude désappointement pour nous de constater dans son récent discours, qu'il a quelque peu modifié son opinion et que, au lieu de presser la construction du chemin il propose une nouvelle exploration afin de déterminer quel est le meilleur terminus. J'ai dit alors et je répète que pour moi cela ressemble beaucoup à un subterfuge, autrement dit, à une manière de remettre encore une fois le parachèvement de l'entreprise.

Eh bien, si le Gouvernement tient à conserver, je devrais peut-être plutôt dire, mériter l'estime et la confiance de l'Ouest, il ferait mieux de tenir compte des désavantages qui découlent pour cette région du tarif douanier et du transport. Apparemment, le Gouvernement n'a pas trouvé moyen, en préparant son budget, de nous donner satisfaction, mais il peut se reprendre et s'acquitter envers l'Ouest, en attribuant au chemin de fer de la baie d'Hudson la moitié du crédit affecté dans le budget de cette année au canal Welland, ce qui serait plus que suffisant pour mettre l'entreprise en état d'exploitation. Il aiderait ainsi à apaiser la méfiance de notre population et mettrait fin pour toujours à cette discussion annuelle.

J'ai ici la copie d'une lettre que je lirai à la Chambre. Elle est écrite par M. O. D. Hill, de Melfort (Saskatchewan), qui a fait un voyage à la baie l'été dernier. J'aurais dû en parler avant, mais je vais la citer maintenant, parce qu'elle donne une bonne idée de l'état du chemin:

Je suis allé cet été, en compagnie du colonel James de Regina, jusqu'à Port-Nelson, et nous sommes re-

venus tous deux plus enthousiasmés que jamais du projet. Je vous adresse sous pli séparé, quelques vues de la voie. L'état du terrassement a été pour nous une surprise agréable. Ayant voyagé sur tous les transcontinentaux canadiens et sur quelques-uns de ceux des Etats-Unis, j'affirme sans crainte de contradiction qu'il n'y a pas dans tout le nord de l'Amérique de voie assise sur un meilleur sol que celle de la baie d'Hudson.

La voie court droite pour des milles et des milles, presque sans remblai, le terrain étant si uni qu'un simple régalage a suffi, pour asseoir les rails. Quelques-unes des vues que je vous envoie corroboreront cette assertion. Cela, et le fait que la plus forte rampe ne représente que quatre-dixièmes de un pour cent, qu'il n'y a pas de longs remblais ni de longues tranchées vous portent à croire que la Providence a préparé ce débouché naturel vers la mer. Toutes ces rampes descendent vers la baie et se trouvent ainsi dans la direction du transport lourd destiné à l'exportation, qui sera le plus considérable d'ici longtemps. Il n'y a sur le parcours rien qui ressemble à l'idée que je me fais d'un sol marécageux. La voie passe sur un sol ferme tout le long. L'on ne voit ni eau ni vase entre les traverses. Le remblai le plus long se trouve au lac Armstrong et il est étonnant de voir comme il est bien conservé.

Des travaux considérables ont été faits sur la voie cette été depuis le Pas jusqu'au mille 214. L'une des vues que je vous adresse représente les traverses enlevées et déposées le long de la voie. Celle-ci est aussi bonne que n'importe quel embranchement de chemin de fer dans l'Ouest.

Un homme compétent estime qu'il en coûterait un demi-million pour remettre la voie en état, depuis le mille 214 jusqu'au mille 332 où elle traverse le Nelson pour la deuxième fois. Il est naturel que cette partie du chemin n'ayant pas été entretenue depuis huit à neuf ans ait souffert des éléments, mais quant à la plate-forme de la voie il n'en est rien.

Le terrassement est terminé depuis le mille 332 jusqu'à Port-Nelson. Nous n'avons vu que les deux extrémités, mais des gens qui l'on parcouru d'un bout à l'autre prétendent qu'il est partout en aussi bon état qu'aux extrémités, et, d'après cela, il nous semble qu'il y aurait peu de chose à faire avant d'y installer les rails.

Je ne crains pas de dire que n'importe quel Canadien raisonnable et impartial, qui ferait comme moi le voyage à la baie en reviendrait absolument converti à l'entreprise.

Je ne veux pas m'étendre trop sur le sujet. Il a été discuté si souvent devant cette Chambre qu'il est impossible d'y revenir sans se répéter. Je tenais surtout à rappeler à cette Chambre et au Gouvernement qu'il n'a pas donné suite aux vœux du Parlement, exprimés dans la résolution approuvée le 12 mars 1923, à savoir que le chemin de la baie d'Hudson devrait avoir la priorité sur les projets subséquemment entrepris. Je demande au Gouvernement de nous donner l'assurance raisonnable que l'on prendra les moyens de donner suite aux vœux du Parlement.

M. HOEY: Je tiens, si l'on me le permet, à féliciter l'honorable député de Prince-Albert (M. Knox) d'avoir présenté de nouveau une résolution portant directement sur le projet de chemin de fer de la baie d'Hudson et insistant sur la priorité comme entreprise d'un caractère national. Je n'ai pas l'intention de prolonger inutilement le débat, mais comme j'ai visité Port-Nelson l'automne dernier, je pourrais peut-être exposer en quelques mots à la Chambre les impressions que j'ai rapportées de mon voyage dans cette région septentrionale.

Nous quittâmes le Pas le 28 août dernier. Notre voyage avait un double but. D'abord, de juger de l'état actuel de la voie déjà construite. D'aucuns prétendaient que la voie se trouvait encore dans un excellent état, tandis que d'autres, les pessimistes, naturellement—nous informèrent avant notre départ que la plate-forme était presque entièrement disparue dans les marécages; que le sommet seulement des poteaux des lignes télégraphiques était visible et que même la neige les recouvrait pendant au moins onze mois de l'année. Nous voulions voir personnellement ce qui en était. Ensuite, nous voulions étudier, en amateurs, naturellement, les avantages qu'offre Port-Nelson pour le chargement et le déchargement des cargaisons. Nous décidâmes de parcourir les 332 milles qui séparent le Pas des rapides Kettle en wagonnet à essence ouvert afin que notre inspection fût aussi complète et aussi satisfaisante que possible sous tous rapports. Cela permit au premier ministre Bracken qui est un expert en agriculture d'étudier la nature du sol sur tout le parcours, de converser avec les nombreux colons, de visiter leurs jardins, où les légumes et les graminées poussent en abondance.

Je puis dire, je crois, sans crainte d'être contredit, que les premiers 100 milles de voie sont en aussi bon état aujourd'hui que celle de tout embranchement dans le Dominion sur lesquels j'ai voyagé. La région même forme une prairie unie, une plaine monotone. Au lac Herb, à 12 milles à l'ouest de la borne milliaire 81, se trouve un village que nous visitâmes; environ 300 personnes s'y sont établies et attendent le parachèvement de la voie; dans l'intervalle, elles font tout en leur pouvoir pour coloniser la région. De la borne 100 à la borne 214, on était à travailler à la reconstruction de la voie au moment de notre visite. On remplaçait les vieilles traverses par des neuves; on redressait les rails et des convois de gravier allaient et revenaient transportant des matériaux de régalage; jusqu'au mille 214, la voie est donc aujourd'hui dans un excellent état pour le gros trafic. De la borne 214 à la borne 332, où la voie traverse le fleuve Nelson pour la seconde foi, la ligne n'est pas dans un état idéal, et il ne peut en être autrement. Nous n'avons traversé, cependant, qu'un seul affouillement. Les honorables députés se feront une idée de l'état de cette partie de la voie si je mentionne que nous l'avons parcourue à une vitesse de 30

milles à l'heure dans un wagonnet à essence ouvert et sans qu'il nous arrrivât le moindre accident et sans grande difficulté.

Des rapides Kettle à Port-Nelson, nous voyageâmes en canots. On ne peut s'empêcher d'être profondément ému à la vue des eaux turbulentes et rapides du fleuve Nelson. Ce fleuve est un des grands cours d'eau du monde. Il draine un bassin plus vaste que celui de tout autre fleuve connu et pourrait fournir plus de 3 millions de chevaux d'énergie électrique. Nous couvrîmes la distance qui sépare les rapides Kettle de Flamborough Head en deux jours. Nous abandonnâmes nos canots à ce dernier endroit, et attendîmes le reflux qui devait nous descendre au port même de Port-Nelson. Pendant notre séjour à Flamborough Head nous ne pûmes résister au désir,—bien que nous fussions dans la première semaine de septembre, mais vu l'absence de glace et de neige,—de prendre un bain dans les eaux de marée; nous demeurâmes trente minutes à l'eau et nous eûmes un bain des plus rafraîchissants.

L'hon. M. GRAHAM: Seul un Irlandais peut jouir d'un tel bain.

M. HOEY: Par malheur ou par bonheur, nous étions trois, deux Canadiens et un Irlandais. Il est bien difficile de faire part à la Chambre des sensations que me fit éprouver ce bain dans les eaux des mers du Nord. Je n'ai pu m'empêcher de rappeler les mots inscrits au frontispice de cet édifice:

> The wholesome sea is at her gates,
> Her gates both east and west.

Debout dans l'eau glacée, je me demandais pourquoi cette mer arctique, avec son histoire si pleine d'héroïsme le plus pur, était-elle abandonnée, presque oubliée? Et je déclarai à mes compagnons que l'on devrait changer ces mots et les remplacer par les suivants:

> The wholesome sea is at her gates,
> North, east and west, this giant state.

Ces vers ne sont peut-être pas sans reproche, mais ils exprimaient à cette occasion une vérité profonde, une grande pensée. Nous nous laissâmes emporter, de Flamborough Head à Port-Nelson, par le reflux de la marée; la première impression me désappointa profondément. Ce n'est pas un port, c'est plutôt une rade en forme de V étroit au sud et large vers le nord. Il est exposé aux tempêtes du nord. Quand je l'ai aperçu pour la première fois, je me suis dit que des navires ne pourraient rester amarrés à l'île artificielle sans être sérieusement molestés par la violence des tempêtes du nord. L'île artificielle qu'on y a construite—ou du moins le demi-mille qui est achevé—a une largeur d'environ cinq cents pieds; elle est reliée au rivage par un pont de dix-sept travées de deux cents pieds chacune ou à peu près, avec l'encaissement. Nous marchâmes sur ce pont et nous visitâmes l'île. L'un de mes compagnons me fit alors remarquer deux navires, deux épaves dont la présence et l'apparence modifièrent quelque peu mon opinion; il y en avait un à environ deux milles au sud de l'île artificielle ou à peu près et l'autre à environ deux milles au nord. Ces deux navires, me dit-on, furent échoués vers 1913; ils étaient aussi symétriques, aussi droits, aussi bien conservés que s'ils avaient été échoués hier. J'exprimai l'opinion que, si ces navires avaient été échoués disons sur la côte d'Antrim, ou sur quelque autre côte que j'ai vue durant ma brève carrière, ils auraient été réduits en miettes en moins de trois mois. Le fait important, c'est que toute tempête a perdu sa violence depuis longtemps avant d'avoir atteint le port de Nelson, de sorte que les navires mouillés parallèlement à l'île artificielle et dans le sens du courant sont parfaitement saufs. A ce sujet, je désire lire un bref extrait du témoignage rendu par M. McLachlan devant le comité du Sénat:

> Un navire allant de l'eau profonde à la baie d'Hudson doit rester accosté au quai pour résister à toutes les tempêtes qui passent durant son séjour à Port-Nelson, mais les 20 milles d'eau relativement peu profonde qu'il y a entre l'eau profonde et le port font se briser les grosses vagues, de sorte que les tempêtes peuvent être dangereuses pour de petits vaisseaux, mais qu'elles ne nuiraient pas aux gros.

Mais vous pourrez me demander: Qu'avez-vous vu à Port-Nelson, à part l'île artificielle et le pont? Je crois que je pourrais répondre d'une façon plus intelligente si l'on me demandait: Qu'est-ce que vous n'avez pas vu? Car j'ai vu à peu près de tout, sauf des gens; il y a très peu de monde là-bas. J'ai entendu dire ces jours derniers que la raison pour laquelle le ministre de l'Agriculture n'a pas fait tout le voyage lors de sa dernière visite, c'est qu'on ne put l'assurer qu'il y aurait, à son arrivée à Port-Nelson, un auditoire devant lequel il eût pu manifester ses dons oratoires incontestables.

A Port-Nelson, il y a un bassin de radoub de 200 pieds de longueur et de 46 pieds de largeur. Il s'y trouve aussi tout ce qu'il faut pour un camp de construction moderne. On y voit une station de sans-fil qui a été démontée, mais dont l'outillage est en excellent état. Six ou sept remorqueurs de haute mer se trouvent là. Il y a un poste de gendermerie à cheval. On m'a informé que tout le territoire de la ville projetée, dont le site est fort attrayant, appartient exclusivement au Gouvernement; par conséquent, quoi qu'on puisse dire pour ou contre Port-Nelson, aucun

monopole privé n'a mis jusqu'ici la main là-dessus.

La population de l'Ouest du Canada—je tiens à ce que ceci soit publié—ne réclame pas aujourd'hui la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Ce chemin de fer est déjà construit, non pas en partie mais entièrement, depuis le raccordement de la baie d'Hudson jusqu'aux eaux de marée à Port-Nelson. Par conséquent, si l'on demandait la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, étant donné qu'il est déjà construit, ce serait absurde et sans aucun sens.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il dire que les rails sont posés tout le long?

M. HOEY: Non, je vais expliquer la chose. Ce que l'on demande c'est que l'on pose les rails et les traverses sur les 92 milles séparant Kettle-Rapids de la baie et où la voie est déjà régalée.

Nous n'avons pas marché à pied pour refaire les 92 milles de Port-Nelson à Kettle-Rapids; la distance était trop grande. Mais nous avons marché cinq ou six milles pour nous rendre compte de l'état du terrassement de la voie et nous l'avons trouvé en condition presque parfaite; quelques membres de notre groupe ont prétendu qu'il était en aussi bon état que le premier mois de sa construction. Il ne reste plus de ponts à construire. Il y a cependant, sur la rivière Limestone, un petit pont qui s'en va en ruines et qu'il faudrait réparer. Mais les grands ponts, celui de la Saskatchewan au Pas, celui du Nelson, aux rapides Manitou, et un autre sur le Nelson encore, à Kettle-Rapids, ont tous été construits et sont parfaitement bien conservés.

Vous me demandez ce que je suggère? Je demande simplement ceci: que le Gouvernement fasse poser des rails aussi tôt que possible entre Kettle-Rapids et la baie. Les rails posés sur une distance de 332 milles sont des rails de 80 livres. Je crois qu'il serait possible de faire transporter et poser là les rails des voies du National-Canadien qui ne sont pas exploitées, s'il s'en trouve. Cela pourrait sûrement se faire sans qu'il en coûte énormément. Vous me demandez ce que je proposerais au sujet du port. Je ne consacrerais pas, pour l'heure, une somme importante à Port-Nelson. Je poserais les traverses et les rails et je dirais aux propriétaires de navires irréguliers: "Voici un volume presque illimité de marchandises à transporter, pourvu que vous établissiez la possibilité de la navigation commerciale dans les détroits"; et je déterminerais la somme à débourser à Port-Nelson d'après le volume du commerce qui se ferait en cet endroit pendant les trois, quatre ou dix prochaines années. S'il ne s'y fait pas de commerce, aucun déboursé ne s'imposera. Vu la découverte du nouveau chenal, je ne vois pas du tout ce qui empêcherait les navires irréguliers de s'y rendre et de décharger le grain à l'île artificielle, pourvu qu'on y bâtisse des élévateurs; et, si je ne me trompe, une compagnie a promis, et de fait a garanti, qu'elle érigera un élévateur si le Gouvernement pose les rails jusqu'au port même.

L'hon. M. MANION: A titre de renseignement, je prie l'honorable député de nous dire quelle compagnie consent à construire cet élévateur?

M. HOEY: La compagnie Patterson.

L'hon. M. MANION: La compagnie N. M. Patterson, de Fort-William?

L'hon. M. GRAHAM: C'est ce qu'on a déclaré en présence de la députation.

M. HOEY: J'ai appris, en causant avec des personnes de Port-Nelson, que leur attitude à notre égard, quand nous leur posions des questions au sujet du froid en cette région, ressemblait beaucoup à celle qu'adopterait un habitant de Kansas City si nous allions lui demander s'il serait prudent pour une femme d'aller à Winnipeg au mois de novembre, ou s'il ne ferait pas trop froid pour qu'elle puisse y demeurer pendant cette époque de l'année. Les questions touchant le froid en cette région et les tempêtes terribles qui s'y abattent sont si absurdes que les gens refusent d'y répondre et se contentent de sourire. Ils nous rappellent une chose que nous oublions trop volontiers, c'est-à-dire que tout ce que l'on dit à l'encontre de la région septentrionale on le disait, il y a plusieurs années, contre les provinces des Prairies. Je désire lire un exposé qui ne manquera pas d'intéresser beaucoup l'honorable représentant de Vancouver-Centre (l'hon. M. Stevens) et d'autres députés de la Colombie-Anglaise. Il parut dans le *London Truth*, en 1881, plusieurs années avant ma naissance et fut reproduit dans le *Manitoba Free Press*, le 27 juin 1924. Il se lit:

La chimère du Dominion canadien

L'article reproduit ci-dessous parut, sous ce titre, dans le *London Truth*, numéro du 1er september 1881.

On en recommande la lecture attentive aux dénigreurs de la route de la baie d'Hudson qui demeurent à Montréal, Toronto, Ottawa et ailleurs, sans en oublier quelques-uns de Winnipeg même.

Dans quarante ans, leurs prédictions lugubres au sujet de la route du nord paraîtront aussi étranges que cet article publié en 1881 dans le *Truth*, lequel était à cette époque l'un des hebdomadaires les plus influents de Londres. Suit l'article du *Truth*:

Je vois que la "compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien" a commencé à émettre ses obligations. "Un groupe de banquiers de Montréal et de New-York" a entrepris de vendre pour un montant de 10 millions

des obligations de la compagnie garanties par les terres qu'elle a reçues en don, et la banque de Montréal, avec son courage habituel, a pris un quart de toute l'émission. Cette nouvelle semble faire croire que les Canadiens vont trouver le capital nécessaire outre-mer, mais je doute fort qu'ils aient réellement l'intention d'en agir ainsi. Les New-Yorkais sont des spéculateurs assez malins, et parfois assez hardis, je l'admets; néanmoins il est impossible de croire qu'ils sont assez fous pour placer leur argent dans ce projet insensé. Je leur reconnaîtrais aussi bien le désir de placer de l'argent comptant dans une entreprise pour l'utilisation des banquises. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien, s'il est jamais terminé, traversera une région qui gît sous les glaces pendant sept ou huit mois chaque année, et il unira à l'Est du Dominion une province qui comprend un territoire aussi rebutant qu'aucun autre sur la terre. On dit que les habitants de la Colombie-Anglaise ont exigé la mise à exécution de cette partie de la convention en vertu de laquelle ils s'unirent au Dominion et qu'ils croient que la prospérité leur viendra quand la voie sera construite. C'est une illusion de leur part. La Colombie-Anglaise est une région stérile et froide, qu'il ne vaut pas la peine de garder. Elle n'aurait jamais été habitée, sauf par les trappeurs de la compagnie de la baie d'Hudson, si la "fièvre de l'or" n'y avait attiré un groupe d'aventuriers; et, depuis la fin de cette fièvre, la région est allée de mal en pis. Cinquante chemins de fer ne suffiraient pas à lui donner la prospérité.

Malgré tout, le gouvernement canadien s'est lancé loyalement dans cette entreprise, et je ne doute pas que l'on ne demande bientôt au public anglais de la seconder de ses capitaux. Affecter de vendre des obligations à New-York et à Montréal est la nouvelle manière de faire le commerce que les "syndicats", les "banquiers" et les "entrepreneurs d'emprunts" ont adoptée pour faire croire qu'ils ont foi dans les entreprises dont ils se constituent les organisateurs. Je doute que l'on puisse trouver facilement, dans tout le Canada, dix millions d'argent sonnant pour cette entreprise ou toute autre entreprise d'utilité publique...

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable député veut-il nous dire qui est l'auteur de cet intéressant document; est-ce feu l'honorable sir Richard Cartwright, ou feu l'honorable Edward Blake? Le ton m'en semble si connu.

M. HOEY: C'est la reproduction d'un article, qui parut dans le *London Truth* du 1er septembre 1881.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel est le nom du correspondant? D'où venait-il?

M. HOEY: C'est un extrait du *London Truth*. On ne donne pas le nom du collaborateur.

Je cite une reproduction du *Manitoba Free Press*. L'article poursuit:

...mais les Canadiens ne sont pas insensés au point de céder un dollar de leur argent s'il peuvent emprunter du voisin. Les Canadiens dépensent l'argent et nous le fournissons. C'est l'entente qui est intervenue et jusqu'à ce jour tout va bien—pour les Canadiens—trop bien même en leur faveur pour qu'ils songent à s'y prendre d'autre façon au sujet d'une entreprise comme celle du Pacifique-Canadien qui, ils doivent le savoir, ne rapportera pas un liard d'intérêt sur les fonds qu'ils peuvent y avoir engagés. Un de mes amis me disait,—et il parlait en connaissance de cause,—qu'il ne croyait pas que les colons du Manitoba, réunis à grand renfort de racolage, y demeureraient bien des années. Les gens qui y sont allés ne peuvent résister aux froids des hivers. En grand nombre, hommes et bêtes sont gelés à mort, et celui qui songe à aller s'y établir en serait plutôt surpris, s'il en savait quelque chose; ceux qui ne succombent pas sont, souvent, atteints pour la vie par les morsures du froid. L'état malpropre des rues fait mourir les gens de la fièvre jaune ou les insectes leur rend la vie impossible; pour survivre aux longs hivers il leur faudrait avoir les habitudes des Esquimaux. Ceux qui voudraient savoir à quoi s'en tenir devraient lire les inoubliables ouvrages du colonel Butler. Son ouvrage, "Great Lone Land", parle de ce territoire dont le Pacifique-Canadien a encore pour vingt-cinq millions d'acres de terre à vendre, et c'est à travers un pays de mort comme celui-là que "le nouveau chemin de fer" va circuler.

A cette déclaration pourrais-je ajouter cette autre empruntée à l'ouvrage de Stefansson, The *Northward Course of Empire*.

Aux témoignages dignes de foi faisant la matière d'un fort volume, le comité britannique en était venu à la conclusion à peu près, que le climat du sud du Manitoba et de la Saskatchewan n'est pas propice à la colonisation par la moyenne des Européens et qu'en ce pays personne ne peut y vivre sauf le traficant de fourrures, qui est un excentrique, le missionnaire, qui fait le sacrifice de sa vie et les sauvages, qui ne connaissent rien de mieux. Mais depuis lors, au centre même de cette région dont les témoignages parlent tant s'est élevée la ville de Winnipeg, dont la population est de 300,000 âmes, tenant la troisième place parmi les cités du Canada, et nommée la Chicago de l'ouest canadien; son essor est aussi considérable que celui d'aucune autre ville canadienne.

En janvier dernier, je parcourais la région de Prince-Albert, l'une des plus prospères de la Saskatchewan. En compagnie de mon collègue, le député de Prince-Albert, je suis parti en automobile, de chez lui, environ huit milles à l'est de la ville et suis allé chaque jour en ville, au cours du mois de janvier, sans subir aucune espèce d'inconvénients. Et pourtant, que n'a pas écrit, il y a quelques années à peine sir William Butler, précisément de cet endroit de Prince-Albert:

Ceux qui, l'été ou l'automne, parcourent la grande prairie de la Saskatchewan ne peuvent se faire la moindre idée de ce qu'est la rigueur et l'invincible désolation de l'hiver. En décrivant la scène ils sont peut-être portés à ne voir que la chaumière du colon, le chariot traîné par des bœufs sous le joug, enfin le paradis de l'agriculture. Ils savent bien peu ce dont ils parlent. Pour avoir une conception exacte de la vie de ses solitudes, c'est en novembre qu'ils devraient aller...

En novembre, remarquez bien.

...dans ces étendues sans arbre: alors, en pleine tempête furibonde, par un froid mordant, sous la neige, soufflée par un vent violent et si épaisse que la terre et le ciel en sont comme mêlés dans un chaos indescriptible. Ils seront alors les témoins d'un spectacle qui diffère autant que l'idée qu'ils se font en été d'une tempête d'hiver en plein océan diffère d'un paisible clair de lune sous le ciel de la mer Egée.

Ecrivant à Stefansson, M. Londsdale, de Chicago, commentait ainsi le compte rendu de sir William Butler:

Butler est un bon écrivain et ce qu'il vient d'écrire est une belle description, seulement il se trouve une assez grande ville à l'endroit où cela a été écrit et

comme sir William n'est mort qu'il y a onze ans, il a dû la voir.

Dans l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson, la pose de quatre-vingt-douze milles de rails, je vois comme un défi lancé au Grand Nord, méconnu et diffamé par des gens n'en connaissant rien, comme la reconnaissance, et comme un avantage pour amener l'expansion et l'unité du Canada. Je vois dans le chemin de fer de la baie d'Hudson comme le défi aux eaux agitées du nord par l'esprit sans cesse éveillé et aventurier de ce pays, à l'esprit plein de ressource et entreprnant du Canada. On eût lancé, aujourd'hui ce projet de chemin de fer que j'aurais hésité, je le dis en toute franchise, à lui donner mon concours, vu l'état de nos finances. Mais puisque ce chemin de fer est aux quatre cinquièmes achevé, pourquoi, en y consacrant un peu plus d'argent, ne pas tenter la plus grande expérience jamais faite dans l'histoire de ce pays? Au nom de la population du Canada occidental à laquelle je suis plus ou moins associé, je déclare qu'elle est prête à laisser l'exécution de ce projet en suspens pourvu que la population du Canada consente aussi à ajourner ou à mettre de côté toute entreprise de travaux publics pour une période, disons de cinq à six ans. Mais les gens de l'Ouest, dans l'état d'esprit qu'ils sont, ne sont pas bien disposés à suspendre cette entreprise quand des centaines de mille de dollars sont dépensés, par an, en terrains de golfe, quand on s'apprête à construire un second pont sur le Saint-Laurent à partir de Montréal. En vue de son histoire et des promesses faites la population de l'Ouest canadien n'est pas disposée à ajourner ce projet quand des millions de dollars sont consacrés, annuellement, au canal Welland.

M. DECHENE: Combien ce Parlement a-t-il voté de millions, en deux ans, pour construire des chemins de fer au Canada?

M. HOEY: Je n'ai pas les chiffres sous la main.

M. DECHENE: La somme dépasse 22 millions, et c'est plus qu'on a dépensé dans l'Est canadien pour aucun objet que l'honorable député pourrait mentionner.

M. HOEY: Même si j'avais ces chiffres en ma possession, je me demande si je pourrais les indiquer sans m'écarter de la question.

M. DECHENE: C'est la part attribuée à l'Ouest canadien.

M. HOEY: Il se trouve encore quelques hommes en cette Chambre en qui j'ai confiance, malgré la série d'épreuves quelque peu décourageante de ces derniers jours. L'un des rares hommes en qui je crois encore beaucoup, c'est le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham). C'est lui qui a inauguré officiellement la construction de cette voie de la baie d'Hudson. Quoi de plus convenable qu'il enfonce le dernier clou? Certes, c'est un achèvement ardemment à souhaiter. J'attends avec beaucoup de confiance sa déclaration dans la circonstance. Prenant tous les faits en considération et la faible dépense que nous demandons, il sera en mesure, je l'espère, de faire en cette occasion une déclaration encourageante pour les gens qui n'ont cessé de lutter pour le prachèvement de ce réseau, et je crois, d'une manière conséquente, depuis l'abandon des travaux.

M. WARD: Monsieur l'Orateur, nous discutons de nouveau cette question, toujours d'actualité, du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je me lève pour faire quelques commentaires à ce sujet parce qu'à mon sens, c'est la question économique dont la solution est la plus pressante et la plus grosse de conséquences pour l'Ouest canadien. A mes yeux, c'est aussi une question à laquelle l'avenir entier de la Confédération est lié. C'est le député de Fort-William (M. Manion), je crois, qui a relevé en cette Chambre, il y a quelque temps, un discours prononcé par l'honorable député de Springfield (M. Hoey), à Brandon. Il a parlé de sécession. Il s'est occupé aussi d'un autre député qui avait proclamé dans certaines régions du pays que si un referendum se tenait, on s'apercevrait que les deux tiers de la population voteraient en faveur de la sécession. Il brossa ensuite le tableau de l'horrible état de choses qui en résulterait. Je me demandais alors si l'honorable député de Fort-William se rendait compte à quel point son parti est responsable de cette situation. Et c'est avec beaucoup de regret que je garantis l'absolue véracité de l'assertion. Il existe des circonscriptions entières dans l'Ouest canadien où, si l'on tenait un referendum, demain, soixante ou soixante-dix pour cent de la population, j'en suis convaincu, voteraient pour le sécession. C'est un état de choses fort grave, si nous entendons maintenir la Confédération. Mais pour saisir pleinement la cause, la cause fondamentale de cet état d'esprit de la population, nous devons revenir au moins au traité de réciprocité de 1911.

C'est l'honorable député de Dufferin (M. Woods), je crois, qui a parlé d'une certaine réunion de parti à laquelle il a assisté avant l'élection de 1911 et où, nous a-t-il dit, le parti conservateur d'alors hissa le drapeau britannique au haut du mât. Je tiens à lui dire et à la Chambre que c'est précisément ce que le parti n'a pas fait; jamais dans l'histoire de l'empire britannique, peut-être, le grand vieux drapeau de la liberté n'a été traîné

davantage dans la saleté et la boue de la politique canadienne que dans l'élection de 1911. Les conservateurs ont amené le drapeau britannique et l'ont enroulé autour de sir Robert Borden et tous les petits "bordenistes" ont fait le tour du pays, enroulés dans le drapeau britannique, proclamant que nous ne devions pas entretenir de relations commerciales avec les Etats-Unis. Et ainsi ils ont battu la réciprocité. Et puis, un peu plus près de nous, nous arrivons à l'année 1917, et je signale ce point tout particulièrement à l'attention de l'ex-premier ministre (M. Meighen) et de son parti. Ils sont encore une fois responsables dans une très large mesure de la situation économique existant dans l'Ouest canadien pour avoir interrompu le travail de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson quand il était presque achevé. De plus, j'ose dire que pas un quart de la population de l'Est canadien ne savait que la construction du chemin de fer da la baie d'Hudson fût aussi avancée. Elle ne sait pas non plus que tout le matériel de construction était sur le terrain et le régalage effectué, lors de la suspension des travaux. Ces gens qui paraissent si préoccupés de la prospérité économique du Canada—nous les rencontrons dans les villes le long du Saint-Laurent et dans la région des Grands Lacs—étaient les fournisseurs du Gouvernement pour la matériel de construction de la voie ferrée de la baie d'Hudson. Ils étaient fort convaincus des avantages du projet tant qu'ils ont reçu des commandes du Gouvernement, mais dès l'exécution du dernier marché, le projet a cessé d'être praticable et les travaux discontinuèrent. Je suis persuadé de la vérité de cette assertion.

Le peuple canadien a droit, je pense, à des explications du dernier gouvernement sur la raison pour laquelle il a interrompu la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson en 1917.

Je crois que les députés de l'Ouest à ce moment-là, libéraux, progressistes et conservateurs, ont tous consenti à l'interruption des travaux et ils doivent une explication de leur attitude à la population de l'Ouest. En consultant le hansard de 1921 on voit que le chemin de fer de la baie d'Hudson a fait l'objet d'un débat cette année-là. Le gouvernement d'alors a donné pour excuse la difficulté de se procurer des fonds, des matériaux et des ouvriers. On discutait en même temps un crédit de huit millions pour la construction de navires de notre Marine commerciale, à la création de laquelle on avait déjà consacré une somme de 64 millions, la plus grande partie après la fin de la guerre.

Ces bâtiments ont coûté $194 la tonne, un prix à toute évidence incapable de jamais promettre des bénéfices à l'état de leur exploitation. On a justifié la dépense en disant sans honte que c'était pour donner de l'emploi aux ouvriers de Montréal et de l'arrondissement. La politique d'économie du gouvernement d'alors consistait à servir certaines localités. L'Ouest en a payé sa large part.

Se rend-on bien compte dans l'est du pays que l'Ouest dépend de l'achèvement de la ligne de la baie d'Hudson pour échapper à la ruine? Un homme d'affaires de mes amis, qui a un grand établissement à Winnipeg depuis trente ans, coté dans Bradstreet à 3 millions de dollars, me disait l'autre jour: "Ward, il n'est plus question pour moi de faire des profits et de regagner la prospérité; je serai content si je puis éviter la banqueroute. Si vous n'obtenez l'achèvement d'ici peu de temps de la ligne de la baie d'Hudson, j'ai tout lieu de redouter pour mes affaires une prolongation de la situation actuelle". Voilà, j'en suis convaincu, l'état des deux tiers des exploitations commerciales dans l'Ouest.

Nous ne demandons qu'un peu de justice. Nous ne voulons pas de faveur. J'ai réuni quelques renseignements que, je crois, la Chambre et l'est du Canada seront heureux de connaître. Je prouve que la réalisation du chemin de fer de la baie d'Hudson n'a pas coûté un rouge liard à l'est du Canada et que son achèvement ne lui coûtera pas davantage. Un fait qu'oublient facilement les farouches champions de l'économie et qu'ils voudraient reléguer aux plus sombres oubliettes, c'est que dès 1882 la loi des terres fédérales décidait que le prix de l'exécution du chemin de fer de la baie d'Hudson serait fourni pas des concessions de terre dans le Nord-Ouest. En 1908, lorsque le gouvernement décida de construire la ligne, l'honorable M. Oliver fit modifier la loi des terres afin de statuer que le coût des travaux serait assuré par la vente de terrains de culture dans les localités intéressées au projet. Sans doute le produit de ces ventes ne fut pas spécialement réservé pour cet objet, mais M. Oliver expliqua que la mesure avait pour but de créer une source nouvelle de revenus qui exonérerait les contribuables de l'Est et le Trésor public des frais de l'entreprise.

M. Oliver prononça à ce sujet les paroles suivantes, dans la séance du 23 juin 1908:

Celui-ci paraît suffisant pour atteindre l'objet en vue et ne suffit pas à justifier les noirs appréhensions qui hantaient le cerveau de nos amis à pareille époque l'année dernière. En même temps nous désirons purger l'hypothèque, si je puis m'exprimer ainsi, qui grève les 6,500,000 acres de terre du Nord-Ouest affectés au chemin de fer de la baie d'Hudson. Tant que cette disposition règnera dans nos lois, c'est un avis que le parlement signifie à l'univers de sa politique arrêtée d'accorder 6,500,000 acres de terre pour la construction d'une ligne à la baie d'Hudson. Ce n'est pas conforme

à la politique du Gouvernement du jour, ni à son administration, mais par l'adoption du projet de loi nous nous acquittons de toute réclamation passée, présente et future à ces 6,500,000 acres. La différence entre la proposition contenue dans le projet et celle que renferme la loi des terres est celle-ci: au cas où la disposition concernant l'octroi d'une subvention pour l'établissement d'une voie ferrée à la baie d'Hudson serait exécutée d'après l'ancienne pratique, quelle que soit la compagnie qui construirait cette ligne, elle aurait droit à la subvention de 6,500,000 acres, à choisir là où il lui plairait dans le Nord-Ouest, et elle en aurait la propriété absolue, libre de les détenir tant qu'elle voudrait et d'en demander le prix qui lui conviendrait. C'est en vertu de cette loi que les 32,000,000 d'acres de terre qui ont été aliénées étaient détenues et dont une forte partie l'est encore aujourd'hui, fermés à la colonisation, vendus à des prix élevés, un fardeau sous lequel gémissent les colons du Nord-Ouest...

Je prie l'Assemblée de noter ce qui suit:

...eux qui seront obligés tôt ou tard d'acheter ces terres et d'en arracher le prix à force de labeur, d'initiative et d'économie.

Au lieu de suivre cette politique, nous offrirons en vente aux vrais colons, à certaines conditions d'établissement, environ 5,000,000 d'acres de terre, réalisant par ce moyen contre un prix uniforme par ce moyen contre ce moyen contre un prix uniforme et raisonnable par acre, un montant suffisant pour faire face aux frais de l'exécution de cette entreprise par l'Etat.

Grâce au mode actuel de subventionner les chemins de fer avec des concessions de terre, mode que nous abrogeons par le projet en discussion la plus-value de la terre produite par l'expansion de la colonisation et par le développement du pays est acquise aux colons.... C'est une différence radicale avec la loi des terres en vigueur. Le colon qui va s'établir dans la prairie n'amasse pas d'argent avec sa terre, qu'il n'a pas gagné, et qui, je le demande, a plus droit de bénéficier du surcroît de valeur acquis à la terre par les défrichements, que le colon lui-même qui a produit cette plus-value? C'est précisément parce que le colon doit bénéficier de la plus-value acquise au sol par son labeur que je demande à la Chambre l'approbation de ce projet de loi.

La Chambre approuva le projet de loi. Sir R. L. Borden, qui dirigeait l'opposition a cette époque fit toutefois les observations suivantes:

Et si pas un acre de terre n'est vendu d'ici à dix ans, je suis porté à croire que le chemin de fer de la baie d'Hudson sera construit quand même et sans délai.

Il ne faut perdre de vue, monsieur l'Orateur, que le projet Oliver obligeait les pionniers établis sur des homesteads ou les colons de bonne foi à fournir les revenus nécessaires à l'exécution de l'entreprise. Les colons de la région qui devait traverser le chemin de fer avaient le droit de préemption sur 160 acres de terre supplémentaires au prix de $3 l'acre; bref, les contribuants au fonds étaient ceux qui étaient le plus directement intéressés à l'entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson. M. Oliver estimait à $15,000,000, en chiffres ronds, le coût de construction des 500 milles de voie ferrée. Or, ses calculs étaient merveilleusement exacts, puisque consultant les dossiers nous constatons que l'on a déjà dépensé un peu plus de 14 millions et d'après le témoignage du sous-ministre des Chemins de fer, M. Bell, le débours d'un autre million aurait complété l'entreprise en 1919. A mon avis, une terrible accusation pèsera éternellement sur le gouvernement de l'époque, celle d'avoir négligé de poursuivre les travaux et de terminer le chemin de fer en temps et lieu. Il est établi que le produit de la vente de ces terres s'éleva à 28 millions, somme plus que suffisante même à cette date, pour parachever l'entreprise et la mettre sur un bon pied d'exploitation; de plus, il y aurait eu assez de fonds pour faire construire quelques élévateurs à grain.

Et à cette étape de mes remarques, monsieur l'Orateur, je succombe à la tentation de faire observer combien les calculs de M. Oliver étaient plus exacts que ceux de ses prédécesseurs. En 1895, et de nouveau durant la campagne électorale de 1896, sir Wilfrid Laurier et ses collègues adressèrent la parole sur toutes les tribunes publiques de la province d'Ontario dans l'intérêt du chemin de fer Transcontinental-National, donnant l'assurance au peuple que le coût de l'entreprise n'excèderait pas 13 millions. Or, quelques années plus tard, lorsque le peuple canadien fut forcé de faire l'acquisition de ce réseau, qui, dans l'intervalle était passé du domaine de la propagande politique dans la réalité, il coûta au pays l'énorme somme de 357 millions. Sous le régime de la loi de 1908, des préamptions et achats de homesteads ont eu lieu comme l'indique le tableau, et c'est la preuve de ce que nous avons toujours soutenu, que l'est du Canada n'a jamais contribué à la construction de ce chemin de fer:

	Acres		Acres
Saskatchewan:			
Préemptions.. ..	4,371,200	Homesteads.	776,320
Alberta:			
Préemptions.. ..	2,573,600	Homesteads.	329,600

Bref, on disposa d'un grand total de 8,050,720 acres de terre. Pour quiconque se donne la peine de consulter les dossiers, il est facile de se rendre compte que l'on a vendu de bien plus grandes quantités de terre que l'honorable M. Oliver n'en avait consacrées à cette fin. L'ex-ministre estimait à $15,290,059 la valeur des terres vendues par préemptions et à $3,269,102, celles qui furent concédées à titre de homesteads; cependant, je le répète, le chiffre des ventes a été bien plus considérable. Sur le pied de l'estimation de M. Oliver, les préemptions seules se seraient élevées à la somme de $20,832,000, soit un peu plus que le montant déboursé jusqu'aujourd'hui pour la construction du chemin de fer et l'amélioration du port.

M. McMASTER: L'honorable député a cité, au cours de ses intéressantes remarques,

une épitre qui éclaire la situation d'un nouveau jour. Je ne sais toutefois s'il a donné le nom de l'auteur?

M. WARD: Ces citations proviennent d'un discours prononcé par l'honorable Frank Oliver. A l'époque où il soumit son projet au Parlement, il occupait le poste de ministre de l'Intérieur dans le gouvernement de sir Wilfrid Laurier.

L'hon. M. GRAHAM: C'était un bon gouvernement.

M. FORKE: Et on a exploité cette bonne réputation depuis cette époque.

M. WARD: Or, monsieur l'Orateur, l'honorable député de Springfield (M. Hoey) a fait allusion aux avantages des deux ports de la baie d'Hudson. Lors de la dernière session, je crois, j'ai informé la Chambre que j'étais allé visiter en personne Port-Nelson et je crois n'être pas dépourvu de gros bon sens, tout ignorant que je sois des avantages que doit présenter un bon port de mer. Or, au cours de cette visite, nous n'avons observé aucun empêchement particulier à la création à cet endroit d'un port sûr. Dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter ici, nous avons un petit lac de 20 à 25 milles de longueur par 10 milles de largeur. Or, tous les jours en été, pour ainsi dire, ce lac est agité de vagues bien plus fortes que nous n'avons pu en voir à Port-Nelson, durant la semaine de notre séjour à cet endroit. Un grand canot aurait été en parfaite sécurité dans le port durant cet intervalle, à l'époque peut-être la plus dangereuse de toute la saison, c'est-à-dire du 17 au 23 septembre.

Une autre objection que l'on a fait valoir dernièrement contre le projet de la baie d'Hudson, c'est que le mouvement du grain de l'Ouest canadien ne coïnciderait pas avec la période où la navigation est sûre dans le détroit d'Hudson.

Cela est probablement vrai jusqu'à un certain point, mais pas plus qu'en ce qui concerne la période de navigation sur les Grands lacs. Par exemple, l'an dernier, on n'a expédié que 48,000,000 de boisseaux de grain de la tête des lacs, avant la fermeture de la navigation. En chiffres ronds, je dirai que l'exportation du grain de l'ouest du Canada qui devra passer par les ports de Fort-William et de Portrthur se montera probablement à 200,000,000 ou 250,000,000 de boisseaux. On voit donc qu'une très faible proportion du grain est expédié de ces ports pendant la saison de navigation. Des experts de l'exportation ont calculé que si un cultivateur de la région de Saskatoon expédiait deux wagons de grain à la même date, en destination de Liverpool, l'une par voie de la baie d'Hudson et l'autre par Montréal, le grain passant par Port-Nelson serait en Europe—à Liverpool, si vous aimez mieux,—moulu en farine et transformé en pain longtemps avant que l'autre eût atteint Montréal. Il faut un mois en moyenne pour qu'un wagon de grain quittant l'élévateur local soit déchargé d'un élévateur de Montréal sur un transatlantique, et l'on estime que le grain passant par la baie d'Hudson peut atteindre l'Europe en moins d'un mois après son départ. Ce serait d'un avantage incalculable pour l'Ouest du Canada si nous pouvions livrer notre grain sur le marché européen quinze jours plus tôt. L'un des plus anciens minotiers du pays m'a appris que toutes les meuneries de l'univers manquent de blé dur canadien à partir d'avril jusqu'à ce que cette céréale soit exportée. La raison pour laquelle notre blé dur est en telle demande à cette époque de l'année, c'est que tous veulent le mélanger avec le blé tendre des pays du sud durant l'hiver. Par conséquent, avec l'avantage de deux semaines que nous accorderait la route de la baie d'Hudson de préférence à celle de Montréal, nous réaliserions un bénéfice inestimable.

Après avoir visité la baie, je me suis convaincu que l'opinion des nombreuses personnes qui disent que la navigation par cette route ne serait pas sûre durant plus de trois mois est absurde. J'étais à Port-Nelson vers le 20 septembre. Mon collègue de Springfield (M. Hoey) nous a dit comment il a trouvé le climat lorsqu'il y est allé, je ne me rappelle pas à quelle date, mais je vous assure que lors de mon séjour dans la baie j'ai constaté que la température était aussi chaude que dans la péninsule de Niagara à la même époque. Durant tout notre voyage qui s'est prolongé jusqu'en octobre, j'ai pris chaque jour des observations météorologiques et, à mon retour, j'ai été des plus étonné, en faisant mes calculs, de constater que la moyenne, jour et nuit, avait été de 55 degrés Farenheit. Je dirai qu'il est douteux que la température dans n'importe quelle partie du Canada soit aussi douce que sur les rives de la baie d'Hudson à ce temps de l'année. Je ne croirai pas un seul instant qu'avec un climat comme celui de Port-Nelson, on rencontre des banquises à 400 milles en remontant la baie ou dans le détroit d'Hudson, avec le danger que les navires soient emprisonnés dans les glaces. Je ne pense pas que le Tout-Puissant ait placé une grande mer intérieure dans le cœur du continent américain sans une intention particulière qui est, je crois, de favoriser l'immense région de l'Ouest.

Il y a quelques jours j'ai eu un entretien avec le chef du service géologique à Ottawa et je lui ai demandé ce qu'il connaissait du

minerai de fer des îles Belcher. Ce service a envoyé des experts dans ces îles pour y étudier la quantité, la qualité et la valeur de ce minerai, et le chef m'a dit que c'est certainement le gisement le plus abondant et le plus précieux de tout le Canada. Le minerai contient environ 45 p. 100 de fer d'excellente qualité, ce qui ne peut certainement être dépassé nulle part au pays. Quant à la quantité, rien ne peut y être comparé.

Monsieur l'Orateur, je pourrais discuter encore une heure sur le même sujet, mais les observations faites jusqu'à présent suffisent. Nous avons prouvé que le chemin de fer de la baie d'Hudson n'a pas coûté un sou aux contribuables de l'Est. C'est un projet purement de l'Ouest, mais tout de même je maintiens qu'il est en même temps national. On nous a demandé à plusieurs reprises pourquoi l'Ouest ne construit pas lui-même le chemin de fer de la baie d'Hudson sans solliciter l'intervention du Parlement fédéral. Eh bien! en réponse, je dirai que lorsque l'Ouest aura un contrôle raisonnable de ses ressources naturelles; lorsque la Colombie-Anglaise assumera la responsabilité du développement et du maintien du port de Vancouver; lorsque le port et les bassins de radoub de Prince-Rupert seront entretenus par la Colombie-Anglaise; lorsque l'Ontario fera la même chose pour le port de Toronto et se chargera de toutes les obligations afférentes aux canaux de Welland et de Trent; lorsque la province de Québec verra elle-même au maintien et à l'expansion de la route du Saint-Laurent, du port de Montréal et d'une vingtaine d'autres entreprises de l'Etat dans cette province; lorsqu'il sera convenu que le coût de l'agrandissement des voies d'eau du Saint-Laurent, de Montréal à Toronto, sera acquitté par les provinces de l'Ontario et de Québec; lorsque tout cela sera accompli, alors il sera temps à l'Est de demander à l'Ouest de s'occuper lui-même du sort de cette grande entreprise nationale, la route de la baie d'Hudson. Mais j'ose dire qu'on ne fera rien de tout cela. L'Ouest contribue plus que sa part équitable au développement de ces entreprises; et pour cette raison il est peu probable que l'Est modifie son attitude.

A ce propos j'ai déjà fait mention du canal maritime de Welland. J'affirmai, l'an dernier, monsieur l'Orateur, et je le répète ici, que ni le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham), ni personne, ne peut prouver,—je les mets au défi,—que le canal Welland vaille quinze sous au public canadien. Le canal maritime de Welland ne fera jamais diminuer d'un trentième d'un pour cent les tarifs de transport sur le grain,—et je tiens à ce que cette assertion figure bien en vue au hansard. Le canal Welland ne fera bénéficier personne sauf les compagnies de navigation des lacs et peut-être les villes de Port-Arthur et de Fort-William. Dès le parachèvement de ce canal, s'il vaut quelque chose, que verrons-nous? Les élévateurs de Port-Colborne ne seront plus d'aucune utilité, ce sera tout simplement des masses de béton; les députés de Toronto s'acharneront auprès du ministère pour faire voter encore 20 millions de dollars pour la construction d'élévateurs à Toronto; et nous payerons le transport de notre grain ce que nous le payons aujourd'hui. J'ai été des plus étonnés de trouver dans les crédits de cette année une autre allocation de 15 millions de dollars pour un objet qui ne me paraît nullement légitimé. La seule dépense effectuée au Canada depuis trente ans qui me semble comparable à celle-ci est la dépense pour le compte de la Marine marchande de l'Etat. Le ministre aurait bien pu arrêter pour cette année les dépenses à l'intention du canal Welland et consacrer un peu de cet argent au chemin de fer de la baie d'Hudson. Il a peut-être l'intention d'y voir quand même.

On prie le Gouvernement avec instances d'inaugurer un programme intense d'immigration. Je me rallie à cette proposition car je suis convaincu que l'avenir du pays dépend de notre succès à attirer et à garder chez nous des immigrants. Seulement monsieur l'Orateur, on n'y peut réussir que si on adopte un programme qui permette aux nouveaux venus de prospérer, une fois établis au Canada Le coup de maître en ce sens serait le parachèvement immédiat du chemin de fer de la baie d'Hudson, qui diminuerait d'entre 100 et 200 millions de dollars le coût de la vie dans les trois provinces des Prairies. Je vois sourire le ministre de la Défense nationale (l'hon. M. Macdonald). Je puis lui dire que l'an dernier je fis la même assertion au cours d'une allocution prononcée dans une certaine ville de la Saskatchewan. Peu de jours après je reçus une lettre du rédacteur du *Saturday Night* de Toronto disant qu'un des correspondants de ce journal avait soumis un compte rendu m'attribuant cette opinion qui lui paraissait si absurde qu'il tenait à me consulter avant de la publier.

Je pris l'*Annuaire du Canada* et dans ma réponse citai des chiffres qui établissaient irrécusablement le bien-fondé de mon assertion. J'élaborai un état assez détaillé montrant que le non parachèvement de cette voie ferrée nous coûte 175 millions de dollars chaque année; je priai le rédacteur du *Saturday Night* de le publier; inutile d'ajouter qu'il n'en fit rien. On peut prouver qu'incontestablement l'ouest canadien perd tous les ans, et depuis longtemps, entre 100 et 200 millions, parce que le Gouvernement ne ter-

mine pas le chemin de la baie d'Hudson. Prenons le commerce du grain qui à lui tout seul coûte,—du moins depuis 1920,—82 millions de dollars par année pour le transport de la tête des lacs au littoral, sans parler des autres importations et exportations de l'Ouest. Et il ne faut pas oublier que la tête des lacs est plus éloignée de 130 milles de la moyenne des stations de chemins de fer que ne l'est Port-Nelson. Donc, à tabler le calcul sur les tarifs existants, on pourrait ajouter aux chiffres donnés un autre 15 millions, en sorte que le transport du grain aux ports de mer nous coûte en chiffres ronds quelque 100 millions de dollars par année. Si le grain était transporté par voie de la baie d'Hudson nous économiserions ces 100 millions. Je ne suis pas assez stupide pour prétendre que dans un an, ni dans dix, ni peut-être dans vingt ans, l'acheminement par la baie d'Hudson serait développé au point que cette proportion de notre grain fût expédiée par ladite route. Mais cette dernière ferait sûrement réduire les tarifs et nous n'aurions plus besoin de quelque grande charte comme l'accord du pas du Nid-de-Corbeau. L'Ouest canadien ne pourra jamais renoncer aux avantages dudit accord à défaut d'une compensation quelconque. Là-bas nous sommes isolés au centre d'un grand continent à 1,500 ou 2,000 milles de la mer. Nous n'avons pas l'avantage de la concurrence du transport fluvial qui existe dans l'Est; aussi, l'Ouest est prêt à tout faire pour conserver le tarif du pas du Nid-de-Corbeau, au moins jusqu'à ce qu'on ait inauguré la ligne de la baie d'Hudson et qu'on en ait assuré le succès. L'ouverture de cette grande voie nationale du nord rapprocherait le colon de l'Ouest de 1,000 à 1,200 milles des marchés étrangers. Cela réglerait le problème que le Gouvernement a aujourd'hui à résoudre, celui qui consiste à fixer un nouveau tarif de transport pour les marchandises qui puisse convenir à l'Ouest comme au reste du Canada.

On a beaucoup parlé de la praticabilité de cette route et à ce sujet on a fait des déclarations très exagérées. Le ministre des Chemins de fer a dit lui-même, je crois, l'an dernier, qu'il faudrait dépenser 20 millions pour achever la ligne. Or, je partage en grande partie l'opinion de feu W. A. Bowden, ancien ingénieur en chef du département des Chemins de fer et des Canaux qui, au cours de son témoignage devant le comité du Sénat, s'exprimait en ces termes:

On pourrait fort bien se rendre compte de la praticabilité de cette route en y faisant établir un service par l'Etat pendant quelques années. Disons douze navires, dont six spécialement construits pour résister à la glace, qui seraient la propriété de l'Etat, et six navires irréguliers ordinaires qu'on affréterait. On pourrait tenter l'expérience sur cette base.

[M. Ward.]

Pour moi ce serait une excellente expérience à faire. Toutefois, je m'opposerais absolument à ce qu'on fît de trop grosses dépenses, tant que l'on ne se serait pas assuré que la voie fût praticable. Personnellement, je ne vois aucune difficulté. Je connais très bien un homme qui a passé douze ans au service de la compagnie de la baie d'Hudson comme matelot sur un de ses bateaux. Cet homme que je connais depuis vingt ans et en l'intégrité de qui j'ai confiance, m'a affirmé qu'il avait traversé le détroit d'Hudson pendant neuf mois de l'année dans un vieux bateau à voile et qu'il n'y a pas de raison, si la voie est convenablement balisée, pour qu'on ne puisse pas traverser le détroit tout le long de l'année. Pour lui, il n'existe aucune difficulté à cet endroit. Il n'y a qu'à l'embouchure ou à l'extrémité est du détroit, où les icebergs descendant de la terre de Baffin sont parfois susceptibles d'embarrasser la navigation. Mais il prétend que la navigation là-bas n'offre aucun danger particulier et, pour lui, il y a en réalité plus de danger au large du détroit de Belle-Isle ou de Terre-Neuve pour les navires naviguant entre la côte de l'Atlantique et l'Europe que dans le détroit d'Hudson.

Je n'en dirai pas beaucoup plus long, si ce n'est que je désire faire brièvement allusion au voyage du premier ministre dans l'Ouest, l'an dernier. On sait que la région de Saskatoon est tout près de la ligne de la baie d'Hudson et que là les gens sont unanimement en faveur de cette entreprise. Or, si je me rappelle bien, le premier ministre, dans un discours à Saskatoon, a déclaré que tout favorable qu'il était à la construction de ce chemin de fer, il ne pouvait pas promettre de continuer l'entreprise tant que nos finances ne permettraient pas cette dépense. Eh bien, en examinant les documents officiels, je m'aperçois qu'on a voté, l'an dernier, 41 millions de dollars pour des travaux qui n'étaient pas nécessaires ou qui n'entraient pas du tout dans la même catégorie que le chemin de fer de la baie d'Hudson. Imaginez-vous le premier ministre allant tenir un pareil langage à Saskatoon ou ailleurs dans l'Ouest, après que le Parlement eut voté 5 ou 6 millions pour construire un pont municipal sur le Saint-Laurent à Montréal, crédit que le Parlement n'avait pas plus le droit de voter que s'il s'était agi d'un pont sur la Rouge à Winnipeg. Mais les partisans de cette entreprise ont dit: Nous paierons les intérêts. S'il ne s'agissait que de payer l'intérêt, j'aurais parfaitement raison de demander qu'on construise un pont

dans ma propre circonscription. Le Parlement n'avait pas raison non plus, comparativement à l'importance du chemin de fer de la baie d'Hudson, de dépenser 20 ou 30 millions, dont 7 furent votés l'an dernier, pour construire un viaduc à Toronto; pas plus qu'il n'en avait pour voter des millions de dollars pour le canal de Welland l'an dernier et pour faire d'énormes avances aux ports de Montréal, Québec, Halifax, Vancouver et Prince-Rupert. J'oserai dire qu'aucune de ces entreprises pour lesquelles on dépense tant d'argent n'entre dans la même catégorie que le chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. CAHILL: Si le Gouvernement ne se charge pas de développer nos ports, comment ceux-ci arriveront-ils à assurer les expéditions de grain et de bétail de l'Ouest canadien, ainsi que de tout ce qui s'importe au Canada, ou s'en exporte. Si le Gouvernement ne fournit pas les fonds, qui entreprendra ces travaux?

M. WARD: Je ne me plains pas de l'agrandissement des ports en question, mais ce que j'affirme c'est que ces travaux ne sont pas aussi pressants et aussi nécessaires que le chemin de fer de la baie d'Hudson, qui constitue un cas particulier. S'il s'agit de discuter la nécessité de cette entreprise je puis indiquer à mon honorable ami une section de huit milles carrés qui a été désertée par quatre-vingt-six familles, l'an dernier, parce qu'elles n'avaient pas de moyens de transport. Nous entendons les honorables députés de l'opposition officielle parler des ennuis dont souffrent les fabricants canadiens, nous dire comment ils font faillite et ainsi de suite. Ils ne savent pas ce qu'ils disent. Il y a un peu plus d'un an, le premier ministre Bracken a déclaré que 90 p. 100 des cultivateurs du Manitoba étaient insolvables et je ne pense pas qu'il se soit beaucoup trompé. Quand on songe qu'il en coûte 63 p. 100 de la valeur des produits pour les expédier aux ports on se rend compte pourquoi les cultivateurs de l'Ouest sont insolvables. Voilà ce qui cause le marasme des industries et du commerce actuels. La puissance d'achat du cultivateur est diminuée. Il lui est impossible de payer 63 p. 100 de la valeur de ses produits et de conserver assez de fonds pour acheter ce dont il a besoin.

En terminant, je désire faire allusion à l'honorable ministre de l'Agriculture et au fameux discours qu'il a prononcé l'autre jour au sujet du budget. C'est une discours dilatoire au moyen duquel il a cherché à nous jeter de la poudre aux yeux. Il a le monopole des discours de ce genre. Je ne partage pas l'avis des honorables députés qui m'ont précédé et ont félicité le ministre de l'Agriculture au sujet de sa conversion au projet du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je suis convaincu que si les électeurs de Regina avaient su que le ministre n'était pas déjà gagné au projet du chemin de fer de la baie d'Hudson et de Port-Nelson, il n'occuperait pas le siège qu'il occupe ici et j'irai jusqu'à dire que s'il n'appuie pas sincèrement ces projets, il ne fera pas partie du prochain Parlement. Je n'ai pas l'habitude de faire des prophéties, mais celle-là me semble trop facile. Je compte que, cette année, nous ne quitterons pas le Parlement désappointés. Comme l'honorable député de Springfield (M. Hoey) j'éprouve le plus profond respect pour le ministre des Chemins de fer (M. Graham) et je crois en son absolue sincérité quand il affirme qu'il désire le parachèvement de la voie. Je suis convaincu qu'il voudrait la voir terminer et qu'il aimerait à poser lui-même le dernier crampon, cette année, s'il le pouvait. Si le premier ministre a toujours à cœur les intérêts de la Confédération et s'il désire voir cette entreprise menée à bien, je lui suggère de se convertir à son tour au projet du parachèvement immédiat de la voie Je compte que nous verrons au budget supplémentaire de cette année un montant considérable destiné au chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. LOVIE: La deuxième semaine de janvier 1925, lors du banquet annuel de la convention des éleveurs de bétail courtes-cornes, à Brandon, lors des discours qui ont suivi le banquet, la question a été mise sur le tapis par le doyen du Collège Agricole du Manitoba, M. McKillican, qui a parlé de l'élevage des courtes-cornes pour passer ensuite à la question de l'exportation du bétail sur le marché anglais. Naturellement, on a débattu la possibilité d'éliminer le tarif élevé des chemins de fer entre les provinces des Prairies et Montréal, ainsi que la dépréciation que subit le bétail transporté par voie ferrée, dépréciation toujours considérable. Personne ne semblait pouvoir résoudre la question quand mon tour de parler est arrivé et je me trouvais parmi les derniers orateurs. On voyait à cette réunion M. Atcheson, représentant le Pacifique, et M. Watson, du National-Canadien. Quand j'ai parlé de la possibilité d'utiliser le chemin de fer de la baie d'Hudson pour transporter le bétail aux ports maritimes avec un transport par voie ferrée de cinq ou six cents milles environ, les représentants des chemins de fer ont fait obstruction au projet, ils l'ont déprécié en disant que la baie était fermée par les glaces et que le projet était irréalisable. Mais les éleveurs de bétail—et il y en avait un grand nombre au banquet—ont ap-

plaudi. C'est sur quoi ils faisaient fonds à cette époque et c'est encore sur ce projet qu'ils comptent. Si les intéressés à l'élevage dans l'Ouest canadien doivent prospérer, on doit trouver les moyens de supprimer le long trajet par voie ferrée entre les cours à bestiaux de Saint-Boniface et les ports de mer, et le plus court trajet est celui du chemin de fer de la baie d'Hudson. L'on sait généralement que le bétail, transporté par chemin de fer, perd vite du poids, tandis que sur les navires il en prend aussi facilement qu'il en perd; en tout cas, il se maintient certainement. Nous voulons cultiver le marché anglais aussi bien que tout autre, afin que la clientèle anglaise achète de plus en plus nos animaux de choix. C'est la qualité qu'elle exige et les Canadiens n'ont pas encore été habitués à élever des animaux de qualité convenable pour l'exportation. La clientèle américaine absorbe à son prix tous les sujets inférieurs. Nous trouverions bien à vendre des animaux de choix.

Après les discussions qui ont eu lieu en cette Chambre, je suis convaincu que la baie d'Hudson ne gèle pas, comme on l'a prétendu. Je trouve dans les débats de 1923, compte rendu de la séance du 29 juin l'opinion suivante:

> Autant que je puisse me rendre compte, avec la baie prise...

en parlant de la baie d'Hudson. Or voici ce qu'en dit, dans un discours, l'honorable John Campbell, commissaire du Manitoba-Nord, un homme qui a parcouru tout le pays et qui est renseigné:

> Baie d'Hudson
>
> Vaste mer intérieure d'eau salée, de 800 milles de long et 500 milles de large. Elle ne prend pas.

Le *Manitoba Free Press* a reproduit dans son édition du 14 juin 1924 une vue de Port-Nelson prise le 24 janvier 1919 au milieu de l'hiver. La baie était libre à cette date. Cela doit suffire pour démontrer que la baie n'est pas un champ de glaces. C'est une vaste mer intérieure de huit cents milles de long par cinq cents milles de large. M. Campbell ajoute:

> L'eau est profonde et il n'y a pour ainsi dire pas d'îles ni de banquises pour nuire à la navigation. Les navigateurs n'ont pas à y surmonter d'obstacles particuliers, et tous les rapports tendent à établir que la navigation dans cette immense mer peut se faire presque aussi rapidement et aussi aisément que partout ailleurs.

L'honorable député de Springfield (M. Hoey) disait cet après-midi que les gens sont portés à se former une opinion erronée de l'Ouest canadien; et cela me rappelait un incident de voyage d'Europe il y a une vingtaine d'années. Un compagnon de traversée, demeurant à Milwaukee m'aborde un jour sur le navire: "J'apprends, dit-il, que vous êtes du Manitoba?" "Oui" lui dis-je. "Eh bien parlez-moi donc de votre pays; j'ai des amis qui ont l'intention de s'y établir; une femme peut-elle y vivre, et le climat y est-il supportable en hiver?" "J'y demeure depuis vingt ans; je suis accompagné de ma femme et de mes deux garçons les plus âgés, lui répondis-je: Je vais vous les montrer, et vous verrez s'ils résistent à notre climat d'hiver." Il m'avoua son étonnement, car on lui avait dit que les blancs ne pouvaient pas vivre dans cette région. Il y a des gens qui pensent de même de la baie d'Hudson. Une fois le chemin de fer rendu à la mer, les rudes marins anglais y conduiront leurs navires pour y charger du grain. Ils démontreront que la Providence n'a pas placé ce port là pour rien, mais pour servir de débouché au grenier de l'empire, de même qu'aux grains des Dakotas, nord et sud, et de la moitié du Manitoba, car c'est leur port le plus rapproché.

Quant à l'avantage d'expédier le blé par là, il faut se rappeler que de toutes les régions où la culture du blé se fait pour le commerce, les provinces des Prairies sont les plus éloignées des ports de l'Atlantique, et que la culture lucrative en est par conséquent rendue plus difficile. Nous comptons sur le port de Nelson pour raccourcir le plus possible le transport par chemin de fer de notre blé.

M. STEWART (Humboldt): C'est la quatrième fois que je prends la parole en cette Chambre à l'appui de ce projet et je ne me propose pas de répéter ce que j'ai dit au cours de ces dernières sessions. De concert avec mes collègues de notre groupe, je me suis efforcé d'apporter toutes les raisons possibles pour démontrer la nécessité de procéder dans l'ordre approprié à l'exécution de cette entreprise. Je me rappelle que j'ai déjà énuméré les avantages de cette route, surtout sa communication directe avec le marché européen. L'honorable député de Macdonald (M. Lovie) vient de montrer combien les éleveurs de bestiaux et les producteurs de grains en bénéficieraient. Au cours de la dernière session, je crois, j'ai cité, relativement à la quantité de grain récoltée dans la zone immédiatement tributaire de la ligne qui se dirige vers la baie d'Hudson, et s'y rend presque, des chiffres qui m'ont paru depuis, à la réflexion, bien loin d'être exagérés. J'ai cité aussi l'opinion d'hommes importants sur l'utilité pratique de cette route. Bien peu d'arguments ont été oubliés.

Cependant, je désire aujourd'hui appeler de nouveau l'attention de la Chambre sur la modération des termes de la résolution que nous sommes à discuter. L'honorable représentant

de Prince-Albert (M. Knox) demande simplement à la Chambre de réaffirmer une décision prise il y a environ deux ans lorsque l'on décida de poursuivre la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson lorsque les autres travaux publics en voie d'exécution le permettront. Tout ce que nous demandons aujourd'hui c'est que la Chambre décide de terminer cette entreprise de grande importance nationale lorsque le moment en sera venu. J'approuve de tout cœur la déclaration de l'honorable représentant de Springfield (M. Hoey) relativement à tout ce qui serait de nature à pousser le projet. Les gens de l'Ouest demandent clairement que l'on donne suite au projet, mais il n'est pas nécessaire, je crois, de dire qu'ils ne sont pas raisonnables; ils comprennent que ce Gouvernement, ou tout autre gouvernement, n'est pas en mesure de dépenser de fortes sommes d'argent en ce moment. Mais on demande que l'entreprise soit poursuivie et qu'une part raisonnable, dirai-je, des deniers consacrés aux travaux publics soit votée pour ce projet qui leur tient au cœur et qui, à leur point de vue, leur sera d'une grande utilité. Si la pose des rails sur le régalage qui existe déjà se poursuivait, les gens de l'Ouest ne se plaindraient pas de ce l'on ne dépense pas d'argent aux travaux du port.

L'entretien de nos ports, comme on l'a déjà fait remarquer, coûte des sommes énormes, et vu la nécessité de maintenir ces ports, on peut dire que c'est une entreprise nationale. Ce n'est pas une œuvre qui s'accomplit en un jour. Il est bien facile, à la vue des ports de ce pays et de l'état comparativement parfait dans lequel ils se trouvent, de dire qu'ils sont entièrement satisfaisants et de se tourner ensuite vers le port de Nelson qui est encore à la première étape d'établissement et de prétendre qu'on ne peut le comparer favorablement au port de Montréal ou d'Halifax ou de Vancouver, de dire qu'il est tout à fait impossible que le port de Nelson ne puisse jamais se comparer à ces ports. Mais quiconque fait une telle déclaration, n'a pas suffisamment étudié l'histoire des ports de ce pays.

Je veux pendant quelques instants cet après-midi appeler l'attention de la Chambre sur le développement d'une de nos grandes routes fluviales qui compte au moins deux ports de grande importance. Je veux parler de la route du Saint-Laurent et des ports de Québec et de Montréal. Je ne veux pas que l'on interprète mes paroles comme une condamnation de ce que l'on a fait ou comme un reproche contre la somme d'argent dépensée. Je ferai simplement remarquer que l'on a consacré des millions au développement de cette route et il fallut des années pour l'amener à l'état de perfectionnement dans lequel elle se trouve aujourd'hui. Cette route sert, je suppose, depuis trois cents ans comme route commerciale; parce que, depuis une génération, elle a été considérée comme une route sûre, nous avons, je crois, comme Canadiens, presque oublié l'époque où la route du Saint-Laurent n'était pas considérée comme une route sûre pour les grands navires de commerce et on ne songeait pas alors qu'elle deviendrait un jour une route pour les navires de commerce du monde. Pendant deux cents ans, cette route n'était suivie que par les petits navires qui même couraient de graves dangers et subissaient de lourdes pertes. Pendant ces années, on suivait la route de la baie d'Hudson où les pertes étaient moins lourdes que sur le Saint-Laurent. A l'époque de la Confédération, on n'avait pas encore dépensé de fortes sommes d'argent pour développer la route du Saint-Laurent jusqu'à Montréal. On considérait que la route était très dangereuse pour les gros navires et les rapports adressés au Parlement peu après la Confédération disaient la même chose. J'ai ici quelques notes sur les chiffres donnés. Le rapport que j'ai ici fut adressé au ministre de la Navigation en 1867 par la chambre de commerce de Québec et je désire en citer un passage:

> Le besoin le plus pressant et le plus important, c'est d'enlever le phare (dont le feu est si pauvre) du milieu de l'île Rouge et d'y substituer un phare flottant à l'extrémité est du récif de l'île Rouge, avec sifflet à vapeur pour les jours de brume. Le rapport sur le naufrage de l'*Ellen* en 1866 (qui perdit tout son équipage) indique qu'en ce moment le récif s'avance sur une distance de deux milles et demi au sud-est du phare et, en temps de brume, un navire est à la côte avant que l'on ait pu apercevoir le feu de l'île. Au cours de la saison actuelle...
>
> En 1867.
>
> ...pas moins de cinq navires ont frappé l'île.

Le rapport demande l'installation d'un autre phare flottant, déclarant que la nécessité d'un tel plan est suffisamment prouvée. La preuve, y est-il dit, c'est qu'en 1864, quatre navires se perdirent à cet endroit. En 1869, 600 navires passèrent par les ports de Québec et de Montréal, et de ce nombre, 26 firent naufrage soit en montant soit en descendant. Que l'on compare ces chiffres avec ceux concernant la baie d'Hudson. La compagnie de la baie d'Hudson a utilisé la baie ainsi que Port-Nelson depuis quelque chose comme deux cents ans, et durant cette période, sur 750 voyages, elle n'a perdu que deux navires. Une dépense judicieuse d'argent durant un nombre considérable d'années a amélioré la route du Saint-Laurent d'une façon telle que nous ne la considérons plus dangereuse. De fait, je ne me rappelle pas qu'aucun navire ait fait naufrage sur cette route depuis un bon nombre d'années, sauf dans les cas de

collision. Tous les dangers ont été supprimés et la route a été rendue parfaite grâce à la dépense de sommes considérables d'argent qui, si on les additionnait aujourd'hui, en comprenant le coût d'entretien chaque année, dépasseraient de beaucoup 100 millions. Seule la dépense au compte du capital, pour ces 200 milles de route, s'élève à plus de 90 millions. Peut-être quelques honorables députés peuvent-ils penser que cette comparaison concerne peu la route de Port-Nelson, mais je prétends que oui. C'est en modernisant les moyens de navigation que l'on a fait du Saint-Laurent une route sûre pour les plus grands transatlantiques, et si l'on faisait la même chose pour la baie d'Hudson, on la mettrait suffisamment en état de rivaliser avec la route du Saint-Laurent. On nous a signalé à diverses reprises—et l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) l'a fait récemment—qu'il y a des battures de vase à l'embouchure du fleuve Nelson et qu'il en coûterait très cher de pratiquer un chenal tout à fait satisfaisant dans ces battures de vase jusqu'à la baie profonde. Mais si nous prenons ceci au sérieux, nous oublions le fait qu'il se trouve présentement, à travers ces battures de vase, un chenal donnant un passage suffisant aux navires de dimensions ordinaires; de fait, ce chenal est aussi profond que l'était celui du Saint-Laurent jusqu'à quinze ans après l'établissement de la Confédération.

M. McMASTER: Quelle est la profondeur d'eau dans ce chenal?

M. STEWART (Humboldt): Environ dix-sept pieds; pardon, voici qu'un honorable député me corrige et dit que c'est dix-neuf pieds, et je crois qu'il a raison. Et ceci à marée basse, évidemment; la marée, à cet endroit, doit y ajouter quatre ou cinq pieds. Sur la route du Saint-Laurent, la profondeur du chenal est de trente pieds, mais on ne saurait oublier que ceci n'a été rendu possible que par un creusage considérable dans le lac Saint-Pierre; et pour obtenir ce résultat, à ce seul endroit, il a fallu dépenser quelque chose comme 15 millions. Et ceci n'a pas été obtenu sans plusieurs désappointements; ce n'est qu'après plusieurs essais, après que l'ouvrage eût été abandonné et repris plusieurs fois qu'on a pu faire de cette route ce qu'elle est aujourd'hui. Or le chenal creusé dans le fonds de ce lac, chenal d'une largeur de 450 pieds et d'une profondeur de 30 pieds, voilà tout le résultat d'un travail qui a duré cinquante ans.

Si, comme on l'a suggéré cet après-midi, le gouvernement actuel fait poser des rails sur la voie régalée jusqu'à Port-Nelson et fait en sorte que des navires irréguliers puissent y arriver, pour ma part, moi qui ai prôné l'achèvement de cette route, je considérerais que ce serait un début satisfaisant; et je consentirais à lui laisser faire ses preuves, au point de vue de la navigabilité, comme au point de vue du trafic qui pourrait en résulter, afin de nous rendre compte si ce port mérite que l'on continue de s'en occuper et si, comme dans le cas des autres ports que nous avons développés, nous devrons continuer constamment à dépenser de l'argent pour l'améliorer et le rendre plus sûr et plus commode qu'il ne l'est présentement.

Je prétends que nous avons aujourd'hui besoin d'hommes possédant un esprit de prévoyance. Trop d'entre nous regardent en arrière; nous regardons ce qui a été fait, et quand nous voyons les choses qu'il reste à faire, nous avons peur. Si les hommes qui ont entrepris de développer les ports de Montréal et de Québec ou tous les grands ports canadiens avaient envisagé ces entreprises avec la crainte et la terreur que certains honorables députés ont à l'égard du port de Nelson, nous serions aujourd'hui sans communications avec les Provinces maritimes; nous serions isolés. Nous avons besoin d'hommes d'Etat prévoyants qui soient prêts à prendre un risque pour l'avenir, tout comme nos ancêtres ont risqué le développement d'un pays qui leur était représenté comme une contrée de rochers et de glaces, mais qu'ils ont rendu productif, un pays qui réclame aujourd'hui de plus grands débouchés.

M. McMASTER: Je crois que je vais lancer une note discordante dans ce concert de louanges en faveur de l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson. Ce dont je voudrais pénétrer, si possible, les membres de la Chambre, c'est d'un sentiment de responsabilité à l'égard de la situation financière du pays. Les belles périodes avec lesquelles le dernier orateur (M. Stewart, Humboldt) nous exhortait à penser à l'avenir, à adopter des vues larges et à être optimistes, appellent vraiment certains correctifs, et je me propose en toute humilité et modestie d'apporter ces correctifs pendant les quelques minutes qui restent avant six heures.

Avant que nous dépensions plus d'argent pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, je veux être renseigné sur un point: Combien de mois la navigation est-elle libre en cet endroit chaque année? Pendant combien de mois la navigation est-elle libre, non pas dans la baie même, qui est libre toute l'année, mais dans le bras de mer qui conduit à la baie et connu sous le nom de détroit d'Hudson? Pendant combien de mois la navigation est-elle sans danger dans le détroit? Il me ferait plaisir de penser que c'est une route recommandable: je n'ai jamais fait montre dans la Chambre, ni

de régionalisme ni de provincialisme. D'aucuns pensent que les Montréalais s'opposent à ce projet parce qu'ils viennent de Montréal. Cette supposition ne me touche d'aucune façon; mais je veux savoir pendant combien de mois la navigation est libre et sans danger dans le détroit d'Hudson. On me dit qu'il n'est libre que pendant six semaines, ou, au plus, trois mois. Si c'est vrai, est-il sage...

M. CAMPBELL: Qui vous a dit cela?

M. McMASTER: Chaque personne avec qui j'ai causé de la question et qui connaît bien l'état de choses existant me l'a dit. L'une de ces personnes venait de l'île du Prince-Edouard, ce qui est, par le fait même, une garantie de son honorabilité et de sa véracité. Cet homme a conduit un navire à la baie d'Hudson. Il m'a permis d'examiner le journal de bord. Il partit d'Halifax au début de juillet et il prit un mois entier pour traverser les glaces du détroit.

M. KNOX: Ne conduisait-il pas un dragueur qui n'était pas du tout destiné à naviguer sur cette mer?

M. McMASTER: Non, il conduisait l'un des paquebots du gouvernement et il avait à bord des appareils d'éclairage qu'il devait installer en différentes parties du détroit. Son navire était parfaitement construit.

M. HUGHES: Un brise-glaces?

M. McMASTER: Non, je ne le pense pas. En tout cas, c'était un vapeur parfaitement adapté à la navigation en toutes eaux, et non pas un dragueur. Cet homme me permit d'examiner le journal de bord. Je suivis sa course sur la carte jour par jour et je vis qu'il lui avait fallu environ quatre semaines pour traverser le détroit d'Hudson. La navigation fut ensuite facile et il mit seulement deux jours pour se rendre de l'entrée de la baie d'Hudson à Port-Nelson. Je crois, d'après les meilleurs renseignements que je puisse obtenir, que l'on ne peut compter sur plus de trois mois de navigation libre dans le détroit.

M. STEWART (Humboldt): Le navigateur dont parle mon honorable collègue connaissait-il le champ de glaces dans lequel il était pris? Y avait-il des appareils pour la protection de la navigation pour lui aider à traverser le chenal?

M. McMASTER: Il était un marin parfaitement compétent. Il n'existait pas d'appareils de protection; il était chargé d'en installer. Mais peu importe l'excellence des phares; s'il y a de la glace, il sera difficile de traverser. Est-il sage de dépenser une grande somme dans le but d'ouvrir un chenal que l'on ne peut utiliser de l'extérieur que pendant environ trois mois chaque année? J'en doute.

M. KNOX: Je ne voudrais pas interrompre l'honorable député; mais je pense que l'on devrait éclaircir le mystère de ce voyage prolongé. Je suppose que le marin dont il parle est le capitaine Read?

M. McMASTER: Oui.

M. KNOX: Il était dans ce "dragueur mystérieux d'un million de dollars" dont on a souvent parlé et qui fit un voyage si lent. Je me demande s'il ne s'agit pas de ce navire?

M. McMASTER: Non, ce n'était pas ce navire. J'oublie le nom.

M. DUFF: Etait-ce le *Minto*?

M. McMASTER: Oui.

M. HUGHES: C'est l'un des meilleurs brise-glaces que nous ayons.

M. McMASTER: L'un des députés de l'île nous assure que le *Minto* est l'un de nos meilleurs brise-glaces.

M. BEAUBIEN: Mon honorable collègue prétend-il que sir Wilfrid Laurier, le présent ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) et les autres membres du parti libéral de cette époque se lancèrent dans cette entreprise les yeux fermés?

M. DUFF: A peu près.

M. McMASTER: Je réponds à la question de cette manière. Malheureusement pour les contribuables du Canada, le chemin de fer de la baie d'Hudson a été un ballon politique, qu'ont lancé tour à tour les deux vieux partis politiques depuis cinquante ans, et que lance maintenant le groupe progressiste.

M. WARD: N'en est-il pas ainsi de la plupart de nos entreprises de transport?

M. McMASTER: Il me fait peine de dire que l'esprit de parti a mis dans l'étude de celle-ci plus d'esprit régionaliste que de bon sens et de considérations d'ordre pratique.

M. BIRD: A quelle date le capitaine du *Minto* est-il sorti du détroit à son retour?

M. McMASTER: Je ne saurais le dire à mon honorable ami. Il avait quitté Halifax au début de juillet, si je me rappelle bien l'entrée au livre du bord.

M. DUFF: Voulez-vous lire, de nouveau, le journal de bord? Je l'ai ici précisément.

M. McMASTER: J'en ai un exemplaire. Il quitta Halifax, je crois, le premier juillet, il prit un mois à sortir du détroit.

M. BIRD: Quand est-il revenu?

M. McMASTER: En moins de temps qu'il n'en avait pris pour aller—je crois que c'est au cours de septembre.

M. BIRD: Comment peut-il dire, alors, que la navigation n'est ouverte que durant trois mois?

M. McMASTER: Ma prétention est celle-ci: je ne crois pas que personne ait soutenu qu'on puisse naviguer plus que trois mois à travers les détroits.

Quelques VOIX: Oh! non.

M. DUFF: Il n'y a pas trois jours.

M. McMASTER: Après tout, ce sont des gens des Provinces maritimes, qui sont le mieux renseignés sur la durée de la navigation dans les détroits. Leurs entreprises maritimes et de pêche les ont familiarisés bien plus avec ce qui en est dans le nord de l'Atlantique que ne le sont les gens des provinces des prairies, si bien renseignés que puissent être ses derniers sur les endroits qu'ils habitent. Je dis d'abord que la navigation est de courte durée; en deuxième lieu la navigation est dangereuse. Pas un des partisans et des avocats de ce chemin de fer de la baie d'Hudson ne m'a encore dit ce qu'allait être le tarif des assurances. Depuis des années et des années, la route du Saint-Laurent a eu beaucoup à souffrir, c'est encore le cas aujourd'hui, des tarifs élevés d'assurances en comparaison des mêmes tarifs en vigueurs aux Etats-Unis.

M. STEWART (Humboldt): La route du Saint-Laurent n'est-elle pas aussi achalandée, malgré tout?

M. McMASTER: Oui, elle l'est davantage: et il nous en a coûté des millions de dollars pour en faire ce qu'elle est devenue. Quand je songe au tarif probable des assurances sur les navires faisant le service dans le détroit d'Hudson, autant que je puis en juger, je crains fort qu'ils soient trop élevés pour rendre cette route pratique.

Maintenant à qui profitera le parachèvement et la mise en exploitation du chemin de fer de la baie d'Hudson? Ce n'est pas au commerce de grain. Après la mi-octobre aucun navire ne se mettra en route pour la baie d'Hudson. Et avant la mi-octobre combien de grain pourrez-vous transporter dans cette région? Peut-être quelques boisseaux et si vous expédiez votre grain il devra séjourner dans les entrepôts jusqu'au printemps. Et l'arrivée du printemps là-bas n'est pas, aux derniers jours d'avril, comme sur le Saint-Laurent.

[M. McMaster.]

M. KNOX: L'honorable député sait-il à quelle date nos premiers envois de grain atteignent Montréal?

M. McMASTER: Non.

M. KNOX: D'après un ingénieur, ce serait à la fin d'août.

M. McMASTER: Je suppose que ce doit être cela. Je suppose que votre grain hâtif serait à Montréal dix ou quinze jours après avoir été moissonné. Une partie s'en ira par ce port, une autre par Buffalo, et d'autres quantités encore par Boston; il y a de nombreux débouchés, mais si votre blé est immobilisé dans la baie d'Hudson, il n'en sortira pas avant le printemps. Maintenant pour ce qui en est des bestiaux. Ce serait certainement une belle route pour eux, si vous pouviez être assurés d'avoir un voyage rapide; mais imaginons le contraire; par exemple, vous n'avez pris des provisions que pour deux semaines et le voyage dure de six à huit semaines, il vous faudrait immoler votre bétail pour ne pas mourir de faim.

M. FORKE: C'est une supposition.

M. McMASTER: Oui, mais je vous prie de bien songer à ce qui peut survenir en raison du climat que vous ne pouvez pas changer, mais que vous avez quand même à subir. Maintenant l'Ouest veut avoir un meilleur service de chemins de fer. C'est très juste; on devrait le lui donner aussi vite qu'il peut être pratique et possible de le faire. Mais est-il sage de dépenser de l'argent pour un projet avec des inconvénients aussi terribles et aussi certains que ceux du projet de la route de la baie d'Hudson, quand le grand débouché du blé des plaines de l'Ouest n'est pas vers l'ouest mais vers l'est? Ce dont vous avez besoin c'est d'un meilleur service de chemin de fer pouvant porter votre grain aux ports du Pacifique et non à ceux de l'Atlantique. Voilà ce dont vous avez besoin.

Il y a la question de ce port, Port-Nelson. Voici ce qu'on me dit: ce fleuve Nelson est terrible, il traverse une grande étendue de terre arable et charrie chaque année une immense quantité de limon. Il est bien vrai que le courant déblaie un certain chenal à Port-Nelson, mais ce chenal est plus ou moins étroit, et si vous voulez avoir un grand port à cet endroit vous aurez à dépenser des millions et des millions à son aménagement, et des centaines de milliers de dollars chaque année pour le tenir dragué. Durant mon voyage dans l'Ouest, l'avant dernier hiver, on m'affirma que le port approprié, c'est Fort-Churchill. C'est un bon port naturel, m'a-t-on dit, et point exposé au désavantage de l'ensablement.

Il se peut que ce projet se réalise en temps opportun, monsieur l'Orateur, mais je vous demande, et par vous, à la députation, de ne pas regarder cette question comme matière de foi et de dogme. Pour quelques députés, c'est devenu une obsession; ils semblent y voir une question qu'il faut reconnaître comme un principe fondamental de l'Ouest canadien. Il ne faut pas l'envisager ainsi. Il est vrai que certains gouvernements ont peut-être pris des engagements à ce sujet. Il est vrai qu'une certaine convention a peut-être été conclue. Si l'on juge sage d'observer avec équité cette convention, qu'on le fasse; sinon, un règlement de comptes doit intervenir. Mais plusieurs d'entre nous ont l'impression que cette entreprise va nous aider, malgré les preuves exposées devant nous, que nous devrions appuyer un projet regardé par les mieux informés comme d'une opportunité fort douteuse, ou sinon d'une opportunité douteuse, certes d'une praticabilité aléatoire. Dans l'état actuel des finances nationales, je veux une politique d'économie en tous sens. Je ne demande pas aux honorables députés de renoncer au projet de la voie ferrée de la baie d'Hudson sans être disposé moi-même à préconiser l'abandon de plusieurs autres projets qui me touchent de plus près. Aussi longtemps que ma voix se fera entendre en cette Chambre, je préconiserai l'économie générale et le présent projet n'est pas en harmonie, selon moi, avec le sentiment d'économie et un sentiment que je voudrais voir implanté dans le pays entier, le sentiment qu'il faut éliminer toutes les dépenses superflues.

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

Reprise de la séance

M. BANCROFT: Monsieur l'Orateur, à la suspension de la séance, à six heures, l'honorable député de Brome (M. McMaster) était en train de parler contre la résolution actuellement discutée. Il a exposé plusieurs objections contre le parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson, l'un entre autres qu'aucun navire ne peut sortir de Port-Nelson, passé octobre, et que le réseau, pour ce motif, ne serait d'aucune utilité pour le transport de la récolte de l'année. Les méthodes de transport de la récolte de l'Ouest canadien ne sont pas très connues de l'honorable député, j'en ai peur, sinon il n'aurait pas parlé ainsi. Les connaissances de toute la population de l'Est canadien ne sont pas aussi limitées que celles de l'honorable député, touchant le transport du grain, mais en réponse à son assertion, je citerai un extrait d'un travail lu par Frederick William Cowie, B.S., M.E.I.C., devant la section montréalaise de l'Institut des Ingénieurs du Canada, le 19 avril 1923. Au sujet de cette même objection exprimée par mon honorable ami, il a déclaré:

> Certains objectent que "la période de navigation qui est relativement courte ne coïncide pas avec la période durant laquelle le grain s'expédie". L'auteur de ces lignes a vu fréquemment du grain de l'année arriver de l'ouest canadien aux élévateurs de Montréal entre le 20 et le 25 août. Ce grain pourrait être à Port-Nelson une semaine plus tôt.

Cela donne, monsieur l'Orateur, un laps de temps considérable pour le déchargement et l'expédition du grain, si on peut le faire parvenir à Port-Nelson, une semaine avant le 20 ou le 25 août. Le monsieur ajoute:

> Le Saint-Laurent, pas plus que la baie d'Hudson, n'offre de navigation idéale mais il y a beaucoup de similitude entre les deux, en ce sens que la période critique, dans chaque cas, est en septembre, octobre et une partie de novembre.

L'honorable député s'est ensuite opposé au Port-Nelson, sous couleur que le limon charrié des prairies obstrue le chenal par endroits, —le chenal est très étroit, a-t-il dit—pour laquelle raison le port n'est pas très bon. En réponse à cette objection, je lirai un extrait du témoignage de M. McLachlan, ingénieur, touchant le chenal à Nelson. L'ingénieur McLachlan, dans une déclaration assermentée devant le comité du Sénat, en 1920, a déclaré:

> Ce nouveau chenal est un chenal naturel sans dragage. Sa profondeur est 20 pieds à marée basse, de 33.7 pieds à marée haute et d'environ 40 pieds à la marée du printemps. Le chenal à son point le plus resserré est de 1,200 pieds.

Puis, mon honorable ami est passé au détroit. Il a déclaré qu'il appuierait le projet entier si le détroit étaient navigable une assez longue période de l'année. Eh bien, sur ce point, nous avons le témoignage de M. J. W. Tyrell, qui a passé beaucoup de temps au détroit à faire des observations. Il déclare:

> Nous avions établi un point d'observation à 400 pieds au-dessus du niveau de la mer et j'avais fait installer un télescope sur le sommet de cette falaise; j'avais l'habitude d'y aller constater chaque jour à travers le télescope la condition de la mer. Je pouvais voir sur une longue distance jusqu'au milieu du détroit. Les glaces étaient constamment en mouvement à une vitesse moyenne de huit milles à l'heure.
>
> A l'exception de deux mois, j'ai pu voir que la voie était libre en tout temps. Je parle des mois de janvier et février. Je crois que le détroit est navigable pendant cinq mois de l'année, avec les auxiliaires de la navigation; juillet, août, septembre, octobre et novembre. J'ai l'idée que les glaces présentes aux extrémités Est et Ouest du détroit ne seraient pas un obstacle à la navigation durant les cinq mois que je viens de mentionner.

Je ne veux pas revenir sur l'histoire de l'entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson. La Chambre a entendu cet exposé plusieurs fois déjà et il est inutile de gaspiller son temps en répétitions. Entre 1910 et 1918 les travaux ont été poussés continuellement sur ce chemin de fer et dans le

havre de Port-Nelson. Durant cette période on a construit 332 milles de voies et posé des rails de 80 livres; on a établi des voies de garage d'un mille de long à courte distance les unes des autres, pour faciliter le chargement du grain, et bâti trois grands ponts de fer. Ces ponts sont peut-être les plus grands qui aient été érigés dans l'Ouest. L'administration continua le posage des rails jusqu'en 1918, lorsque les travaux furent arrêtés, on ne sait pourquoi. On croit généralement dans l'Ouest que de puissantes influences, qui redoutent la rivalité de cette voie d'exportation, ont obtenu du Gouvernement l'arrêt des travaux et, subséquemment, l'abandon complet du projet. On alla jusqu'à enlever les rails déjà posés. A partir de ce moment jusqu'aujourd'hui, plusieurs grands journaux de l'Est ont mené une campagne insidieuse et mensongère contre le projet. La seule justification que l'on a invoquée, c'est la nécessité de l'économie dans les travaux publics. Cette politique d'économies, inaugurée en 1918, a dû depuis sept ans donner des résultats favorables au Trésor national. Le projet de la baie d'Hudson, un de ceux qui promettaient le plus pour le bien général, parmi tous les travaux en cours à cette époque, a donc été suspendu; on a économisé ainsi deux millions de dollars.

La politique d'économies s'est bornée, selon toute apparence, au chemin de fer de la baie d'Hudson. Si vous consultez les archives, vous verrez que depuis 1918 on a dépensé 97 millions sur huit entreprises dont aucune n'approche du chemin de fer de la baie d'Hudson en possibilités économiques. De 1918 à 1925 inclusivement on a affecté les sommes suivantes à huit entreprises, celles-ci:

Nouveau canal maritime de Welland (approximativement)	$48,797,000
Canal de la Trent	2,733,000
Bassin de radoub de Victoria	9,000,000
Port de Québec	2,400,000
Port de Montréal	11,110,000
Port de Vancouver	9,595,000
Port de Toronto	6,972,000
Port de Saint-Jean	6,712,000
Total	$97,319,000

Le canal de la Trent promet des résultats assez médiocres. On me dit que le port de Québec va bénéficier de dotations importantes.

L'hon. M. GRAHAM: Il ne serait que juste de reconnaître que les capitaux mis dans ces entreprises sont rémunérés. Ces avantages de fonds ne sont que des prêts qui ont été consentis aux différents ports en vertu d'une loi; puisque les intérêts sont payés par les emprunteurs, le Trésor public n'est pas obéré.

[M. Bancroft.]

M. BANCROFT: Je ne connais qu'une commission qui paye l'intérêt des sommes empruntées; c'est celle du port de Montréal.

L'hon. M. GRAHAM: Et la commission du port de Vancouver?

M. BANCROFT: Si le ministre affirme que la commission de Vancouver paye son intérêt, je lui en donne acte.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois être bien renseigné.

M. BANCROFT: Je suis à peu près sûr que la ligne de la baie d'Hudson rapportera également un intérêt sur les capitaux engagés. J'ajoute que si je n'étais pas certain du fait je ne recommanderais pas l'exécution de cette ligne.

A part les grandes dépenses dont je viens de parler, n'oublions pas qu'on a dépensé des sommes considérables pour améliorer la voie maritime du Saint-Laurent.

J'ai sous les yeux un article du *Free Press*, de Winnipeg, qui porte le titre:

On ne ménage pas les millions.

Voici ce que dit l'article:

Lorsque les transatlantiques qui ont traversé l'océan arrêtent à la Pointe-au-Père pour prendre un pilote qui les guidera dans leur marche vers Québec et Montréal, les passagers ne pensent pas aux dangers cachés sous les flots bleus, captivés qu'ils sont par la splendeur des rives du Saint-Laurent.

S'ils voulaient réfléchir, ils se rappelleraient qu'il a fallu dépenser des millions pour en rendre la navigation plus sûre au moyen de phares, de bouées et de dragages qui ont fait disparaître les obstacles dangereux que recèlent le lit du fleuve. On peut dire que le vaisseau s'avance mollement sur des eaux dorées.

Et plus loin, l'article ajoute:

Les dépenses de premier établissement pour cette route, ainsi que le révèlent les rapports officiels du département de la Marine et des Pêcheries, à Ottawa, peuvent être mises sous forme de tableau comme suit:

Dragage	$16,326,206
Port de Montréal	36,330,000
Port de Québec	11,990,995
Balisage (bouées et phares)	4,147,113
Radio, sans-fil et outillage de même nature	1,000,000
Total	$69,794,914

Ces chiffres ne comprennent pas l'exercice en cours pour lequel on a voté un crédit supplémentaire de 5 millions destiné à l'amélioration du port de Montréal.

Il s'agit de l'année dernière.

Et les chiffres n'incluent pas non plus le total des sommes énormes que représentent les frais d'entretien qui se sont élevés à au delà de $700,000 et $800,000 respectivement pour cette année et l'année dernière. Le port de Québec, cette année aura besoin d'une somme de $500,000 que le Parlement a votée. Au plus bas, ces chiffres portent le total des sommes déboursées 90 millions.

Et l'article continue à citer des chiffres concernant la route à laquelle mon honorable ami de Humboldt (M. Stewart) a fait allu-

sion cet après-midi et entre autres choses, il rappelle de quelle façon les difficultés furent surmontées afin d'en faire la grande route navigable d'aujourd'hui. L'article ajoute:

La dépense de fortes sommes faite avec discernement a considérablement amélioré les conditions de la navigation sur le Saint-Laurent, aussi les avaries provenant d'autres causes que les collisions sont très rares aujourd'hui

La distance entre Québec et Montréal par le fleuve est d'un peu plus de 180 milles et la détermination acharnée, tant du gouvernement fédéral que de la commission du port, de creuser le chenal de façon a faire de Montréal un port en eau profonde, n'a jamais été surpassée dans les annales du Canada. Il nous faudrait prendre trop d'espace pour raconter par le détail les luttes qu'il a fallu soutenir durant toutes ces années; avant d'arriver au triomphe final, il a fallu traverser des périodes de succès et de faillite partielles. Les battures de vase du lac Saint-Pierre offraient l'obstacle le plus sérieux. L'on a dû sacrifier les travaux de plusieurs années pour recommencer tout en neuf, à plusieurs reprises.

La nature a dû s'avouer vaincue en fin de compte et; aujourd'hui, les gros paquebots transatlantiques suivent un chenal,—qui n'est guère plus large que l'avenue Portage,—et qui est l'œuvre de la main de l'homme. Et l'on se rend compte de la grandeur de la victoire remportée quand on considère que le chenal est creusé sur une longueur d'au delà de 100 milles; que le passage doit être balisé avec le plus grand soin et qu'il faut le draguer chaque année à divers endroits.

J'ai cité cet article en question afin de faire voir que s'il y a des difficultés à surmonter pour créer la route de la baie d'Hudson, il y en a également eu en ce qui regarde la route du Saint-Laurent. Plus que cela, d'après les renseignements que nous possédons, la route de la baie d'Hudson coûtera moins cher que celle du Saint-Laurent. La population de l'Ouest réclame à l'unanimité le parachèvement de l'entreprise; cependant, les défenseurs du projet ne se rencontrent pas exclusivement dans les provinces de l'Ouest. J'ai sous les yeux en ce moment le numéro de juin 1923 du *Scientific American* et, sur la première page de ce journal, je relève un article intitulée: "La baie d'Hudson, la mer négligée", par John T. Rowland.

Et l'auteur raconte de quelle façon il a croisé par tout le détroit dans une yole auxiliaire de 30 pieds de longueur, au cours de l'été de 1913. La seule difficulté qu'il ait éprouvée à son dire, a consisté à relever la direction du vaisseau, étant donné que les pointes magnétiques de la boussole refusaient de fonctionner à cause de la proximité du pôle magnétique. Il ajoute toutefois que cette difficulté a été surmontée.

Mais depuis cette date, la difficulté a été surmontée comme par magie pour ainsi dire grâce à la perfection du gyrocompas. Un navire, à bord duquel on a installé l'un de ces instruments, peut se passer entièrement de l'ancienne boussole magnétique démodée et naviguer dans la baie d'Hudson avec autant de sécurité que sur l'Atlantique.

De plus, la route de la baie d'Hudson compte un défenseur convaincu dans la personne d'un ingénieur de Montréal dont mes honorables collègues, j'en suis convaincu, seront surpris d'entendre le nom. Je fais allusion à M. F. W. Cowie, un ingénieur de la commission du port de Montréal.

M. DUFF: C'est l'ingénieur qui a fait les plans des installations de tête de ligne dans le port d'Halifax.

M. BANCROFT: Il a su choisir un excellent port, cette fois.

M. DUFF: Parfaitement; mais il a fait quand même un beau gâchis.

M. BANCROFT: C'était un bon port avant cela.

M. DUFF: Certainement.

M. BANCROFT: Or, voici ce que dit M. Cowie au cours d'un travail qu'il a lu devant l'institut des ingénieurs de Montréal:

L'auteur s'expose beaucoup à "se faire tomber dessus" par le rédacteur en chef de la *Gazette* de Montréal, qui se fait si bien l'écho de l'opinion commerciale dans l'est du Canada qu'il dirige même quelquefois.

Après une étude approfondie du problème toutefois, l'auteur ose faire l'assertion que la route de la baie d'Hudson, est bien plus "qu'un coup de hasard" au point de vue du succès. Pour sa part, il a assisté à chaque étape du développement de la navigation par la route du Saint-Laurent; il en a connu les insuccès tout aussi bien que les succès.

Feu sir John Kennedy, l'ancien président de cet institut, s'est appliqué toute sa vie à inculquer à l'auteur de ces lignes la doctrine que s'il est inutile d'essayer de mater par la force le puissant fleuve Saint-Laurent, il est possible d'en venir à un compromis. Et à quel endroit au monde a-t-il été nécessaire de surmonter des difficultés plus prodigieuses,—et avec plus de succès,—que lorsqu'il s'est agi de créer le port artificiel de Montréal?

Il n'y a, de par le monde, qu'un seul fleuve Saint-Laurent et le Canada peut remercier le ciel d'en être le possesseur. Il n'a pas de rival appréciable au monde; cependant est-il sage de compter uniquement sur cette route? Les gens au fait de la situation admettront sans peine qu'il n'y a personne au Canada de plus loyal que votre humble serviteur à la route du Saint-Laurent. Constamment au cours des trente-sept dernières années, j'ai donné le meilleur de moi-même afin d'assurer le succès de cette route. Or, je me base sur l'expérience acquise pour affirmer que la route de la baie d'Hudson, en y mettant des restrictions raisonnables, offre une aubaine en faveur de la production bien digne d'une enquête plus approfondie et d'une tentative de démonstration mieux réussie.

Il dit encore au cours de sa conférence:

La route de la baie d'Hudson date maintenant de trois cents ans et, depuis plus de deux cent cinquante ans, une compagnie de marchands intelligents, apres au gain, ont réussi dans leurs affaires, et, d'année en année, ont envoyé un vaisseau ou plus dans la baie d'Hudson, et avec fort peu de pertes.

Plus loin, il traite de la question de la saison de navigation que j'ai citée tout à l'heure, montrant que la période durant laquelle la baie et le détroit d'Hudson sont

ouverts à la navigation convient très bien aux récoltes de l'Ouest.

Les habitants de l'Ouest sont presque unanimes à réclamer la construction de ce chemin de fer. Ce ne sont pas seulement les députés qui ont l'honneur de représenter cette partie du pays qui le demandent mais je pense que les trois législatures ont adopté à l'unanimité des résolutions appuyées par tous les groupes insistant sur l'achèvement de la ligne. En outre, les associations agricoles des trois provinces ont endossé le projet dont elles veulent la réalisation immédiatement. Si je ne me trompe, les chambres de commerce de ces provinces ont aussi adopté des résolutions dans le même sens. Je ne doute pas que le premier ministre et le ministre des Chemins de fer (M. Graham) aient reçu de nombreuses résolutions analogues. Et cela se comprend, parce que, à la veille des élections de 1921, les citoyens de ce territoire ont voulu connaître l'attitude des chefs des divers partis à cet égard. Le secrétaire de la chambre de commerce du Pas a écrit au premier ministre qui a répondu ainsi, en décembre 1920:

En ce qui concerne le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson, l'opinion du parti a été exprimée au Parlement au moment de l'inauguration du projet.

J'en conclus que le parti ayant inauguré le projet en 1910, il allait continuer ce qu'il avait commencé.

Au mois de novembre 1921, les habitants de ce territoire ont écrit au leader de l'opposition et voici sa réponse au sujet de l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson:

J'ai souvent énoncé la politique ministérielle au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je le considère essentiel, et même je désire qu'il y ait le moins de délai possible.

L'honorable député de Marquette (M. Crerar) était alors chef du parti auquel j'appartiens. Voici sa réponse à la lettre qui lui a également été adressée:

Personnellement, je n'hésite pas à dire que ce chemin de fer devrait être poussé le plus tôt possible jusqu'à la baie. Je suis d'avis qu'il finira par être l'une des plus grandes routes commerciales de l'univers.

Vu la demande générale, vu les dépenses considérables qui ont été faites dans d'autres parties du pays depuis que ce projet a été abandonné, vu que le premier ministre s'est pour ainsi dire engagé à appuyer ce projet avant les dernières élections et que le ministre des Chemins de fer et Canaux a enlevé la première pelletée de terre et qu'il a toujours été un fervent partisan de ce chemin de fer, cett résolution devrait être approuvée ce soir et les travaux poursuivis aussi rapidement que possible.

M. HUGHES: Monsieur l'Orateur, que mes collègues de l'Ouest soient assurés que je n'ai pas la moindre antiphathie à l'égard de la région qu'ils représentent. Le pays doit donner son attention à tout ce qui peut favoriser les provinces de l'Ouest. Elles sont en butte à de multiples difficultés. Nous avons les nôtres également, de sorte que nous sommes en état de sympathiser avec nos amis de l'Ouest. Si je croyais ce projet praticable, je ne serais que trop heureux de l'appuyer. Mais, comme je n'en vois pas la possibilité, au point de vue commercial, et conscient de mon devoir de représentant du peuple, je serai obligé de donner un vote défavorable.

Le nom du capitaine Read a été mentionné cet après-midi par l'honorable député de Brome (M. McMaster) et je n'en aurais rien dit sans cela. Le capitaine est aujourd'hui le navigateur arctique le plus expérimenté du Canada. Il n'est certainement pas mal animé à l'égard des provinces de l'Ouest. Il n'est influencé par aucune considération indigne. Il a été occupé durant deux, et même trois ans, je crois, au balisage dans la baie et le détroit d'Hudson. Ancien armateur, il est maintenant capitaine au long cours. Comme son père qui était armateur et capitaine au long cours, il a parcouru les mers. Durant la guerre, il a conduit au moins deux navires brise-glaces à travers la mer Blanche et les a livrés intacts à Archangel. Depuis des années il dirige un brise-glaces dans le détroit de Northumberland. Il connaît à fond la navigation d'hiver dans le détroit de Northumberland et dans le golfe du Saint-Laurent. Je crois que ses opinions méritent notre attention; il a exprimé ses opinions en les motivant: dans le journal du bord il a consigné les dates et les circonstances détaillées en ce qui intéresse la navigation; et quiconque consulte ces documents conclut fatalement que la proposition n'est pas pratique.

J'ai écouté cet après-midi l'honorable représentant de Springfield (M. Hoey) qui est toujours intéressant et dont le langage est toujours circonspect. C'est un homme responsable; tout ce qu'il dit commande le respect. Eh bien, tout en préconisant la réalisation du projet il a condamné ce dernier. Il a dit, je crois que deux navires,—en tout cas, certains bâtiments étaient échoués près du port à Port-Nelson voilà bien des années et que ces bâtiments étaient encore intacts. Les vagues et le vent ne les avaient pas mis en pièces. Pourquoi? Il a donné lui-même la réponse, que la mer perd sa force à quelque quinze ou vingt milles,—il n'a pas dit ceci,—de l'embouchure du fleuve Nelson. La fureur des vagues se brise sur les bancs de sable avant d'atteindre le port à l'embouchure du fleuve. Quiconque se connaît tant soit peu en ma-

tière de navigation sait que de ce seul fait Port-Nelson est condamné.

M. BANCROFT: L'honorable député a-t-il lu la déposition de l'ingénieur McLachlan devant le comité attestant l'existence d'un chenal permanent où les barres de sable ne se forment jamais?

M. HUGHES: J'y arriverai. Il n'y a rien qu'un navigateur craigne tant que d'aborder une côte basse où les bancs de sable se forment à une distance considérable dans la mer.

M. BANCROFT: On entre assez bien dans le port de Saint-Jean.

M. HUGHES: Mon honorable ami fait erreur: il veut parler de la marée. Ce n'est plus la même chose.

M. BANCROFT: C'est un port à marée et il y a des battures de vase.

M. HUGHES: La marée occasionne des difficultés en effet mais il n'y a pas là de barres de sable. Il y a un banc de sable large de près de trois quarts de mille à l'embouchure du Mersey montant à Liverpool. Je crois que cette barre mesure quelque 1,200 verges. Cela, je le tiens d'hommes qui pendant des années ont fait la navigation du Mersey et du port de Liverpool; on peut contrôler ce que je dis. Ces gens me disent que pour tenir ce chenal libre il faut employer trois des plus puissantes dragues suceuses dans tout l'empire britannique; et ces dragues fonctionnent vingt-quatre heures par jour, 365 jours par année.

M. BANCROFT: L'honorable député croit-il qu'on ait eu tort de développer ce port?

M. HUGHES: En voilà une question absurde! Si l'honorable représentant veut se contenir un peu je suis sûr qu'il saisira le point que je veux faire ressortir. On a en réserve là-bas d'autres dragues qui peuvent être utilisées si une des dragues régulières est immobilisée pour quelque raison. Le mouvement immense de ce port justifie cette dépense énorme. Or, la formation de sable à l'embouchure du Nelson, entre le fleuve et la mer, ressemble de très près à celle qui se trouve à l'embouchure du Mersey.

M. CAMPBELL: En traversant le chenal ou bien à l'extérieur du chenal?

M. HUGHES: Attendez un moment et vous verrez. Le chenal se déplace.

Une VOIX: Non.

M. HUGHES: C'est ce qu'affirment les navigateurs qui connaissent ces eaux.

M. CAMPBELL: Je pourrais montrer à l'honorable député deux cartes marines préparées par des ingénieurs différents qui lui prouveraient peut-être qu'il a tort.

M. HUGHES: La formation à l'embouchure du Nelson est semblable à celle à l'embouchure du Mersey. Il y a un peu plus d'argile et un peu plus de cailloux à Nelson, et c'est un avantage; mais cela n'en demeure pas moins une formation de sable et partout où il y a des bancs de sable en pleine mer, le chenal se déplace. Il en est ainsi dans toutes les régions connues du globe. Voilà la situation. S'il faut trois dragues qui fonctionnent vingt-quatre heures par jour, 365 jours par année, pour tenir le chenal libre à l'embouchure du Mersey combien de dragues faudrait-il pour en faire autant à Nelson?

Le chemin de fer de la baie d'Hudson et la navigation du détroit et de la baie d'Hudson sont deux choses distinctes, bien qu'elles se rattachent l'une à l'autre. Sous certains rapports, toujours, on peut les envisager séparément. Il y a environ un an, je crois, une délégation est venue ici du Manitoba, de Winnipeg peut-être; et je voulais, comme toujours depuis des années, me renseigner le plus avant possible sur cette question. Les délégués désiraient rencontrer les membres du Parlement dans la salle du comité des chemins de fer et je me suis fait un devoir d'être présent, parce que j'espérais recueillir des renseignements de ceux qui venaient de cette région et qui avaient étudié le sujet. Mais j'ai été vivement désappointé.

M. CAMPBELL: Les délégués ont supposé que le Gouvernement possédait tous les renseignements.

M. HUGHES: Je ne connais pas de députation qui vienne ici sans être prête à fournir au Gouvernement et au Parlement tous les renseignements possibles.

M. CAMPBELL: Le Gouvernement devait bien savoir à quoi s'en tenir avant de se lancer dans cette entreprise.

M. HUGHES: Quant à cela, je suis assez bien renseigné et je suppose que certains de nos collègues le sont encore mieux que moi. Or, c'est sur ces informations que je me base. En assistant à cette réunion, j'étais tout disposé à me laisser convaincre et je désirais me renseigner à fond. Mais, je le répète, je fus désappointé. Certains délégués ont cité des vers; tous furent éloquents, mais sans vouloir faire de réflexions désobligeantes à leur égard, je ne pense pas qu'ils aient présenté des arguments. Le premier ministre Bracken, je l'avoue, a semblé com-

prendre que c'était des arguments qu'il fallait présenter et c'est ce qu'il a fait. Au cours de ses remarques, j'ai posé la question suivante: "Si l'on prouvait que la navigation fût impossible au point de vue commercial dans le détroit et la baie d'Hudson, préconiseriez-vous quand même l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Port-Nelson?" Il hésita. Je ne peux pas citer sa réponse exacte, mais sans me montrer injuste, je crois pouvoir en indiquer la substance. Il a fini par dire que si l'on pouvait démontrer—bien que d'après lui on ne le puisse pas—que la navigation est impossible, au point de vue commercial, dans le détroit et la baie d'Hudson, il hésiterait, pour le moment du moins, à recommander le prolongement de la ligne de chemin de fer.

M. CAMPBELL: Et c'est l'attitude de tous les députés de notre groupe.

M. HUGHES: Je suis heureux de l'apprendre. Or, je pense pouvoir démontrer à mon honorable collègue que la navigation est impossible dans le détroit et la baie d'Hudson. Pour cela, je m'appuierai sur des autorités qui n'ont aucun parti pris, des gens qui avaient pour mission d'étudier la question et qui avaient été envoyés sur les lieux expressément dans ce but. Je citerai le journal du bord du *Neptune*, mais auparavant je dirai quelle sorte de navire était le *Neptune*:

Le *Neptune*, le plus grand et le plus puissant vaisseau de la flottille de pêche au phoque de Terre-Neuve, fut affrêté comme étant le navire le plus propre à faire croisière. Le *Neptune* est un solide navire en bois, construit entièrement en chêne d'Angleterre, doublé d'"écorce de fer" et de "greenheart". Bien que lancé en 1873, il est en excellent état et d'une force surprenante. Les flancs sont formés d'un doublage extérieur de quatre pouces de greenheart en dessus de quatre pouces de chêne, couvrant de fortes membrures de chêne, avec une garniture intérieure de trois pouces. L'espace entre les bordages extérieur et intérieur et les membrures est rempli solidement de sel de roche, si bien que les flancs de ce navire ont virtuellement dix-huit pouces d'épaisseur partout où ils sont exposés à être en contact avec la glace. L'avant est encore renforcé d'un doublage épais en plaques de fer et à l'intérieur il est aussi soutenu par du bois massif qui lui donne une épaisseur de huit pieds.

Ce navire pouvait donc très bien supporter la pression des glaces; il était bien fait pour éprouver la navigabilité de ces eaux. Nous savons tous que les bateaux de la compagnie de la baie d'Hudson y circulent sinon depuis deux cents ans, au moins depuis très longtemps. Mais il faut se rappeler que ces vaisseaux étaient des voiliers, de larges vaisseaux en bois, des frégates transformées. Peu importait la question de temps. S'ils faisaient deux voyages par an, et même un seul, c'était déjà beau. Ils apportaient des provisions et rapportaient des fourrures. Le mouvement des glaces du détroit d'Hudson s'effectue vers l'est, de sorte que lorsque ces navires revenaient vers la fin de la saison, s'ils entraient dans le champ de glace, ils pouvaient attendre que celles-ci les entraînent dans l'océan Atlantique. Mais ce serait une tout autre affaire que de faire transporter du blé et du bétail dans ces eaux par des navires irréguliers en acier. Comme l'a dit l'honorable député de Brome (M. McMaster), il faut que le bétail arrive à temps et les navires qui feraient le service seraient obligés d'avoir des départs réguliers. La question de temps est importante. J'en parlerai tout à l'heure. Je tenais à signaler le genre des navires de la compagnie de la baie d'Hudson qui naviguent dans ces eaux. Les conditions sont aujourd'hui bien différentes. Continuons maintenant le récit de la croisière du *Neptune*. L'honorable député de Brome (M. McMaster) a déclaré que, même dans les conditions les plus favorables, la navigation n'était possible que pendant trois mois au maximum. Il s'est montré très optimiste et, d'après le journal du bord du navire en question, sa déclaration n'était pas exacte quand à la durée de la navigation, bien que nos collègues vis-à-vis prétendent qu'on pourrait la faire durer beaucoup plus longtemps. Je pourrais dire que ni la baie, ni le détroit d'Hudson ne gèlent jamais et je partage l'opinion des honorables députés de la gauche qui ont exprimé cette idée. Mais les eaux sont couvertes de glaces flottantes tous les mois de l'année et c'est un forte glace du nord, différente de celle qu'on trouve dans le golfe Saint-Laurent, le détroit de Northumberland et le fleuve Saint-Laurent. Voici ce que dit le journal du bord du *Neptune* au sujet de la baie d'Hudson. C'est écrit le 13 septembre, le mois le plus favorable à la navigation dans ces régions.

M. FORKE: Quelle année?

M. HUGHES: 1903 et 1904. C'était en 1903; voici ce qu'on lit:

Une bourrasque de neige nous retarda jusqu'au 13 après-midi, après quoi nous partîmes le long du côté nord des îles Digges. Une embarcation fut mise à l'eau pour chasser un ours que l'on avait vu grimper les falaises, mais l'animal s'échappa. Dans la soirée, nous changions de direction pour gagner le nord en remontant le chanal Fox. Au point du jour, le lendemain matin, nous rencontrions des glaces à dix milles environ de la pointe de Leyson. Après les avoir traversées à petite vapeur, nous atteignions, le midi, la pointe Seahorse, sur l'île de Southampton, où nous débarquâmes avec la chaloupe à vapeur.

Il y avait donc de la glace à l'extrémité ouest du détroit d'Hudson.

M. KNOX: Si mon honorable ami me permet de l'interrompre, je lui ferai observer que ce point a été discuté à la dernière

session et on a fait alors remarquer que l'île Southampton n'est pas située sur la route vers la baie d'Hudson, mais se trouve plus au nord.

M. HUGHES: Je sais où elle se trouve.

M. KNOX: Le navire n'allait pas à Port-Nelson s'il passait par l'île Southampton.

M. HUGHES: Continuons:

Le 10 octobre une violente tempête souffla de l'ouest accompagnée de fréquentes et épaisses bourrasques de neige. L'ancre fut levée au point du jour, le matin suivant, puis, en nous tenant bien au sud des battures au delà du goulet, nous arrivâmes sans encombre le même soir à Fullerton, à la tombée de la nuit.

Il passa l'hiver à Fullerton et en sortit l'été suivant, en 1904. Il dit:

L'ancre fut levée et le navire détaché de la glace à deux heures du matin, le 18 juillet, et le *Neptune* procéda à se tailler une sortie du port de Fullerton après y avoir passé neuf mois encastré solidement dans la glace.

M. CAMPBELL: Allait-il à Port-Nelson ou plus au nord?

M. HUGHES: Il examinait ces eaux pour s'assurer si la navigation y était commercialement possible.

M. CAMPBELL: S'il allait plus au nord, il ne se dirigeait pas vers Port-Nelson.

M. HUGHES: Mon honorable ami sait-il bien la géographie de cette région du pays? S'il la connaît il doit savoir où est situé Port-Fullerton; sinon je vais le lui dire: Port-Fullerton se trouve sur le côté nord-ouest de la baie d'Hudson.

M. CAMPBELL: Mais le point en discussion...

M. HUGHES: Si mon honorable ami veut patienter un peu.

M. CAMPBELL: Je ne désire nullement interrompre mon honorable ami, mais le *Neptune* ne pouvait pas se trouver dans la route des navires gagnant Port-Nelson.

M. HUGHES: Pour aller à Port-Nelson, les navires doivent passer le détroit d'Hudson. Est-ce bien compris?

M. CAMPBELL: Oui.

M. HUGHES: Très bien.

M. WARD: Mais pas en passant par le chenal Fox.

M. HUGHES: Donc, ils sont sortis de Fullerton et se trouvent dans la baie d'Hudson:

Au delà du cap Préfontaine la glace devint plus abondante...

Ils allaient alors vers le sud.

...et nous rencontrâmes beaucoup de grands bancs. D'après les apparences, la glace s'était détachée récemment et son état poli et non chevauché nous donna à penser qu'elle venait du détroit de Fisher plutôt que du chenal Fox qui est au nord. Pendant la nuit, cette glace poussa le navire dans le chenal entre les îles Coats...

Vous savez où cela se trouve.

...et Mansfield et nous atteignîmes la rive ouest de cette dernière à vingt-cinq milles au sud de son extrémité septentrionale.

A trois ou cinq milles de cette île nous trouvâmes des allées ouvertes dans la glace...

On trouve des allées ouvertes dans la glace.

...et il ne nous fut pas difficile d'arriver à son extrémité septentrionale. Cette île de calcaire est un peu plus élevée que celles de Coats et de Southampton, de larges terrasses assez basses s'échelonnent à l'intérieur jusqu'à une altitude de plus d'une centaine de pieds. De petits lambeaux de neige se montraient encore sous les berges, mais ailleurs, une teinte verte générale indiquait que la végétation couvrait la plus grande partie de l'île. Des couloirs d'eau analogues entre de grands morceaux de glace permettaient de passer facilement de l'île de Mansfield à celle de Digges.

L'île de Digges est à l'entrée du détroit d'Hudson. Voici maintenant le 21 juillet:

Au sud on apercevait une grande quantité de glace qui semblait obstruer complètement le chenal entre l'île de Mansfield et la terre ferme.

M. BIRD: Quelle sorte de glace était-ce?

M. HUGHES: De la glace dure du nord.

Au nord on voyait un peu d'eau libre, mais ces lambeaux d'ouverture se rapetissaient en approchant des îles Digges et disparaissaient complètement à l'est de ces îles, où la partie méridionale de l'extrémité occidentale du détroit d'Hudson était complètement obstruée par la glace.

La partie sud de l'extrémité ouest du détroit d'Hudson était entièrement remplie de glaces le 21 juillet 1904.

M. LEWIS: Le Gouvernement connaissait-il ces témoignages, entre 1908 et 1910?

M. HUGHES: En quoi cette question peut-elle bien se rapporter à la navigation des détroits?

M. LEWIS: S'il les connaissait à ce moment là, pourquoi a-t-il dépensé 14 millions et promis de terminer l'entreprise?

M. HUGHES: Je n'excuse ni un gouvernement ni l'autre: je cite des témoignages qui, d'après moi, démontrent que, au point de vue du commerce, ce projet n'est pas pratique.

M. MORRISON: Pourquoi n'a-t-on pas fait connaître ces faits à temps et empêché ainsi cette énorme bévue? Vous étiez membre de cette Chambre lorsque la prétendue erreur a été commise. Ne pensez-vous pas que vous êtes un peu en retard?

M. HUGHES: Mon honorable ami ferait mieux de poser sa question à d'autres.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Les députés doivent, en parlant s'adresser à l'Orateur.

M. HUGHES: L'un de mes voisins me rappelle...

M. CAMPBELL: Monsieur l'Orateur, me permet-on de poser une autre question? Je ne désire pas couper la parole à mon honorable ami, sans raison, mais j'aimerais à savoir si la glace dont il a parlé bloquait entièrement les détroits. Nuisait-elle à la navigation du côté ouest?

M. HUGHES: Mon honorable ami n'a pas dû me suivre quand je citais. Mon honorable ami (M. Duff), me rappelle que, même si une bévue a été commise, et j'admets que c'en était une, ce n'est pas une bonne raison pour l'aggraver en dépensant encore plus d'argent, et je suis certain que mes honorables amis progressistes reconnaîtront que ce raisonnement est juste. Je lirai la citation de nouveau:

Au nord on voyait un peu d'eau libre, mais ces lambeaux d'ouverture se rapetissaient en approchant des îles Digges et disparaissaient complètement à l'est de ces îles, où la partie méridionale de l'extrémité occidentale...

Remarquons que c'est la voie directe à suivre pour les navires arrivant à ou partant de PortNelson.

...la partie méridionale de l'extrémité occidentale du détroit d'Hudson était complètement obstruée par la glace.

Un fort vent du sud avait soufflé toute la journée et nous espérions qu'il avait ameublé la glace le long de la rive méridionale du détroit. Le navire serra la côte, mais sans succès; et après nous être heurtés toute la nuit contre la glace qui se refermait lentement, nous nous trouvâmes finalement étroitement enfermés le matin, à trois milles environ de l'île orientale des Digges. La journée du 21 fut brumeuse, avec des rafales de neige dans la matinée et des orages dans l'après-midi; la glace resta toute la journée solidement pressée contre le navire qui dériva avec elles vers l'est, passant le cap Wolstenholm et se trouvant le soir à cinq milles environ à l'est de l'anse d'Erick. A ce moment, on pouvait voir à cinq milles environ, à l'est du navire, un grand espace d'eau libre avec quelques petits couloirs étroits en arrière et d'autres petites ouvertures au nord où la nuée foncée laissait apercevoir une grande étendue ouverte à perte de vue. En éperonnant continuellement...

Remarquez ceci:

En éperonnant continuellement; le navire réussit à traverser cinq milles de glace dans la matinée du 22 et il se trouva encore une fois enserré jusqu'au soir; nous étions alors à vingt-cinq milles à l'est du cap Wolstenholme. Cette distance avait été parcourue en dérivant avec la glace.

Ceux qui s'y connaissent en navigation savent qu'éperonner la glace est assez dur pour un navire. De fait, il faut pour cela un navire de construction plus qu'ordinaire. Pour se frayer une voie, le navire doit faire machine arrière puis foncer à toute vapeur. Un navire ordinaire ne pourrait pas se permettre cet effort; il faut de toute nécessité un navire puissant. Voilà pourtant quel était l'état de la navigation le 22 juillet. Voyons maintenant ce qui en était le 8 septembre.

Le temps avait été mauvais, ce matin-là, une forte brise du nord-ouest amenant souvent des bourrasques de neige aveuglantes. Ces bourrasques devenaient presque continuelles et vers le midi, nous ne pouvions apercevoir momentanément la terre qu'à de rares intervalles. La marée était très violente et quand le ciel s'éclaircissait on pouvait apercevoir en avant un fort reflet de glace. Il fut jugé dangereux d'entrer dans la glace avec un tel temps en ayant droit dans notre route les îles inconnues de Mills; en conséquence nous avons viré de bord pour passer au sud de l'île Nottingham. La suite prouva que nous avions agi sagement, car, le lendemain, nous trouvâmes toute l'embouchure du chenal de Fox comblée par une glace épaisse qui avait dérivé vers le sud en venant de la partie nord de ce chenal. L'état de l'avant du *Neptune* ne permettait pas de risquer avec la glace un contact qui pourrait être évité.

Dans l'intervalle, l'effort du navire pour traverser la glace l'avait endommagé.

Le 13 après avoir contourné durant la nuit, les îles Salisbury et Nottingham, nous avons rencontré de la glace à neuf heures du matin, à vingt milles à l'ouest de la dernière de ces îles. Notre direction fut changée pour celle du sud-ouest afin de contourner le bord de ce grand paquet de glace et comme il se prolongeait à l'ouest sans interruption, nous avons abandonné l'idée de passer le détroit de Fisher et nous fixâmes notre route au sud de l'île de Coats. Le passage fut encombré de glace jusqu'au soir et le navire attendit alors le lever du jour.

Les navires ordinaires pourraient-ils alors naviguer sur ces eaux dans les conditions ordinaires? Je ne fais que poser la question. Je lis plus loin:

Le retour de Fullerton à Port-Burwell se fit par un beau temps et le seul incident à noter est que la glace venant du chenal de Fox était descendue de près de vingt milles...

Quelquefois vous pouvez sortir et entrer, et d'autres fois vous ne le pouvez pas.

...au sud et à l'ouest depuis que nous l'avions vue. Ceci nous obligea à serrer de près l'île de Mansfield.

Et le reste. Je n'ai pas besoin d'en citer davantage. Il devrait être inutile de fournir d'autres preuves.

M. BIRD: Mon honorable ami voudra-t-il bien lire le paragraphe à la page 39?

M. HUGHES: Oui, je lirai n'importe quel passage. Voici la page 39:

Le résumé suivant de l'état et de la quantité de la glace rencontrée sur la route de Fullerton à Port-Burwell peut être intéressant. La partie nord-ouest de la baie d'Hudson était à peu près libre de glace et nous n'en avons pas trouvé dans les détroits de Fisher et d'Evans qui pût entraver la navigation. Nous avons rencontré de grandes quantités de glace entre l'entrée du détroit d'Evans et les Digges, à l'extrémité occidentale du détroit d'Hudson, mais il nous fut possible de la traverser sans grande difficulté et il n'y a aucun doute qu'un vaisseau à vapeur ordinaire en fer, sans

revêtement de protection aurait pu y passer à cette époque sans embarras ni danger.

Aucun navire ordinaire n'aurait pu passer à l'autre occasion que j'ai mentionnée; de fait, on avança avec difficulté. Je cite le reste du paragraphe:

Cette glace qui provenait évidemment de l'hiver précédent consistait surtout, comme on l'a fait remarquer, en grandes feuilles minces, détachées depuis peu de temps seulement de leur position primitive, car il n'y avait aucun indice qu'elles eussent été soumises à une pression ou à l'action de la brise.

C'est là la différence: cette glace s'était détachée des battures, c'est-à-dire il ne s'agissait pas de glaces à la dérive ou de bancs de glace.

Quelques VOIX: La glace de l'an dernier.

M. HUGHES: La glace de l'an dernier. Je lis plus loin:

Les bords de ces grands morceaux n'avaient pas été brisés et l'on voyait beaucoup de petites places molles et minces qui auraient disparu à la moindre pression ou à la moindre brise. Avec la glace plate qui prédominait on remarquait une certaine quantité de glace chevauchée de même nature ainsi que des portions qui avaient été évidemment soumises à la pression au cours de l'hiver précédent. Toute la glace était relativement légère et mince ce qui nous a fait penser qu'elle venait du détroit de Fisher et du sud, en remontant le chenal entre Mansfield et la terre ferme à l'est; la rencontre de ces deux courants produisant l'obstruction à l'extrémité occidentale du détroit d'Hudson. Etant donné sa tenuité et la décomposition, la plus grande partie de cette glace a dû fondre quelques jours après notre passage.

Maintenant, quelles sont les conditions? Un navire peut entrer; un navire peut sortir.

M. HUDSON: Est-ce là un rapport adressé au gouvernement d'alors?

M. HUGHES: Oui—c'est le journal du bord du navire.

M. HUDSON: Etait-ce un rapport adressé au Gouvernement du jour dans le but de voir si oui ou non on pouvait entreprendre la construction de cette voie ferrée?

M. HUGHES: Très probablement. Sûrement, ces hommes firent rapport au Gouvernement à leur retour. Ils ne m'adressèrent pas leur rapport, mais je serais surpris s'ils n'avaient pas fait rapport officiellement au Gouvernement. Maintenant, dans ces conditions, d'après les conditions décrites par un homme qui était en mesure de savoir, je demande de nouveau, se trouve-t-il quelqu'un qui puisse honnêtement prétendre qu'il est sage de consacrer de l'argent à une telle entreprise?

M. GOULD: Puisque l'honorable député pose la question, j'appellerai son attention sur le fait que le premier ministre (M. Mackenzie King) s'est prononcé en se sens lui-même l'automne dernier dans l'Ouest.

M. HUGHES: Vraiment, j'en suis surpris. Maintenant, si nous comptions une population de cinquante millions, si les autres parties du Canada était colonisées et possédaient tous les chemins de fer dont elles ont besoin, si la population débordait dans cette région qui s'étend jusqu'à la baie d'Hudson, il serait peut-être raisonnable de songer à ce projet et de construire cette voie jusqu'à cette mer intérieure. On y trouverait peut-être des minéraux; quelques parties sont peut-être propres à l'agriculture. Je comprends qu'il se trouve du bois à pâte le long de toutes ces rivières. Plus tard, peut-être, ces districts septentrionaux pourront être ouverts à la colonisation et il sera alors probablement sage, nécessaire et convenable de construire des voies ferrées. Mais dans les circonstances actuelles, vu notre situation financière, et vu les régions colonisées qui ont tant besoin de moyens de transport, des hommes sages entreprendraient-ils ce projet? Je ne le crois pas. Nos amis de l'Ouest retireront-ils un profit si on consacre une somme considérable d'argent à un projet irréalisable? Non, ils en souffriront, car si tout le pays en souffre ils devront porter leur part du fardeau. Cela me paraît ainsi. Ce projet ne me dit rien qui vaille dans le moment. Il serait parfait s'il pouvait faire quelque chose pour satisfaire les vues de nos amis de l'Ouest, mais je crois qu'ils constateraient la fausseté des notions qu'ils ont aujourd'hui sur ce sujet. Ce sont des hommes intelligents; ils ont fait preuve, je crois, de leurs bonnes intentions et de leur désir de faire ce qui est juste, non seulement pour leur propre région, mais pour tout le pays en général. Il me répugne donc de douter de leur sincérité en cette affaire, mais répétant ce qui a été dit cet après-midi par l'honorable député de Brome (M. McMaster), je crois que cette question a été jusqu'ici une question politique plutôt que commerciale, et j'espère que mes honorables amis de l'Ouest n'en feront pas une question politique.

M. WARD: Mon honorable ami s'opposerait-il au projet si la population de l'Ouest se chargeait de le conduire à bonne fin sans que les autres parties du Canada fussent aucunement taxés pour cela?

M. HUGHES: Quelqu'un empêche-t-il les gens de l'Ouest de pousser de l'avant cette entreprise? Je crois que ce serait faire preuve de la pire tyrannie et de la pire coercition que d'empêcher les provinces de l'Ouest non seulement de construire ce chemin de fer, mais d'aménager Port-Nelson et de construire les navires requis pour faire le service.

M. CAMPBELL: Mon honorable ami sait-il que l'argent a déjà été voté?

M. HUGHES: S'il a été voté, est-il dans le trésor du Canada?

M. CAMPBELL: Une grande partie.

M. HUGHES: J'oubliais de répondre à un honorable député qui m'a demandé si j'avais lu le rapport de M. McLachlan. J'en ai lu une grande partie, je crois; et si je me rappelle bien, il a dit qu'il est presque impossible de construire un port à Port-Nelson, que, dans tous les cas, ce serait excessivement difficile. Mais quelque difficile que cela soit, ce n'est pas aussi difficile que la navigation dans le détroit d'Hudson, et ce n'est pas aussi difficile que de tenir un chenal ouvert dans la rade dont a parlé l'honorable député de Springfield (M. Hoey), ce n'est pas aussi difficile que de tenir ouvert un chenal permettant aux transatlantiques d'arriver à Port-Nelson.

M. KNOX: L'honorable député croit-il que les deux anciens partis se sont lancés aveuglément dans ce projet sans faire une enquête?

M. HUGHES: A quoi sert-il de me poser une question comme celle-là?

M. KNOX: J'aimerais à connaître l'opinion de mon honorable ami là-dessus.

M. HUGHES: Mon honorable ami lui-même est aussi capable que moi d'exprimer une opinion sur ce point. Mais si, possédant les renseignements que nous avons, nous savons le projet impraticable, que devons-nous penser du parti qui le prône? L'an dernier, en parlant sur cette question, j'ai fait une suggestion. Je ne sais pas si elle est pratique ou non, mais cela rencontre presque absolument les vues de mon honorable ami (M. Ward) qui m'a demandé si je m'opposerais à la construction de ce chemin de fer et à l'aménagement de Port-Nelson dans le cas où la population de l'Ouest fournirait l'argent. J'ai alors répondu à l'honorable député: certainement non. Mais les autorités à qui je me suis adressé m'ont fait savoir qu'il existe dans la baie d'Hudson un port naturel—un très bon port, bien qu'il ne soit pas très grand—ayant de l'eau profonde jusqu'au rivage et n'ayant pas besoin de creusage. Pour agrandir ce port, il faudrait creuser, mais tel qu'il est aujourd'hui, aucun creusage n'est nécessaire. Je veux parler de Fort-Churchill.

Tous les capitaines et les commandants qui sont allés dans cette partie du pays et à qui j'ai parlé m'ont déclaré que, si l'on veut entreprendre ce projet, il faut établir le terminus à Fort-Churchill. Je ne suis cependant pas une autorité sur cette question, et je rapporte ceci pour montrer que ces hommes ne sont pas tout à fait opposés au projet. Si ce dernier était praticable, imaginez le profit que le pays en retirerait! Imaginez quel bénéfice il y aurait si le centre du Canada pouvait être aussi près de Liverpool que Montréal l'est aujourd'hui! Cela ajouterait à la largeur aussi bien qu'à la longueur de notre pays. Nous pourrions difficilement nous figurer les avantages que le Canada en retirerait. Pas une personne sérieuse, pas un homme intelligent ne s'y opposerait; tout le monde appuierait ce projet.

M. FORKE: Vous dites toujours "si c'était praticable". Qu'êtes-vous disposé à faire dans les circonstances présentes? Voulez-vous vous contenter de dire que ce serait une belle chose si c'était praticable?

M. HUGHES: J'ai lu des rapports relatifs à ce projet et presque tous s'accordent. Les opinions que j'ai obtenues de capitaines de navires—au moins trois, et très indépendants dans leurs opinions—s'accordent aussi.

M. FORKE: Vous avez vu les cartes marines, je suppose?

M. DUFF: Les cartes n'indiquent pas la position des glaces.

M. FORKE: Mon honorable ami a-t-il vu les cartes? Au ministère, on a des cartes préparées par les officiers des différents navires qui ont fait le voyage; le temps qu'ils ont pris et les points où ils rencontrèrent de la glace y sont notés. Je suppose que mon honorable ami a étudié toutes ces cartes?

M. HUGHES: Non; mais j'ai assimilé avec soin ce que j'ai lu.

M. FORKE: Je pense que mon honorable ami devrait étudier ces cartes avant d'oser parler sur ce ton autoritaire.

M. HUGHES: Mon honorable ami peut être sûr que, encore que je ne prétende pas posséder beaucoup la science nautique, je m'y connais un peu, et je puis l'assurer que les cartes n'indiquent pas la position des glaces.

M. FORKE: Je pense que mon honorable ami ne m'a pas compris. Les cartes qui représentent le voyage à travers le détroit sont marquées de lignes rouges. Elles révèlent combien de milles a parcourus le navire chaque jour, les endroits où il rencontra de la glace et la longueur des délais qu'il subit. Elles sont très compréhensibles; il n'est pas besoin

de grandes connaissances nautiques pour les comprendre quand on les examine.

M. HUGHES: Je désire reprendre l'idée émise par mon honorable ami (M. Ward); et j'ai un avis à présenter, lequel pourrait aider à résoudre le problème. Les honorables députés de l'Ouest canadien sont enthousiastes au sujet de cette entreprise, et ils s'y intéressent vivement, sans aucun doute. Ils pensent que le projet est pratique, je puis même dire qu'ils en sont certains. Aux Etats-Unis, il y a beaucoup d'argent entre les mains de gens qui désirent vivement le placer dans toute entreprise rémunératrice. Je serais également porté à croire, d'après les paroles de mon honorable ami (M. Campbell) qu'il se trouve dans l'Ouest du Canada des sommes, peut-être considérables, que l'on pourrait placer dans cette entreprise. Je propose ceci: Que le Gouvernement demande des soumissions aux compagnies de navigation, aux personnes en mesure de soumissionner, leur offrant tout le chemin de fer construit au nord du Pas, tous les travaux exécutés à Port-Nelson et leur demandant quelle subvention ils demanderaient pour terminer la voie ferrée, ériger des élévateurs, terminer la construction des têtes de ligne, construire des navires et transporter le grain et les bestiaux en Europe. Qu'on leur demande quelle subvention ils exigeraient par boisseau de grain ou par tête de bétail livré en Europe; qu'on leur offre de prolonger le marché pendant cinquante ans et l'on verra ainsi ce qu'offriront les gens de l'Ouest, les compagnies de navigation du monde entier et les personnes désireuses de placer leur argent dans une telle entreprise.

M. CAMPBELL: Une compagnie faisant le commerce des grains a offert, si je ne me trompe, de construire un élévateur à la tête de ligne dès que la construction de la voie ferrée sera terminée.

M. HUGHES: Si cette compagnie n'a pas de fonds suffisants pour se charger de toute l'entreprise, elle pourrait peut-être décider d'autres personnes à se joindre à elle pour mener à bien tout le projet, y compris la construction de l'élévateur. D'après les soumissions qu'il recevrait, s'il en recevait, le Gouvernement pourrait se faire une idée de ce que les armateurs de Grande-Bretagne, des Etats-Unis et de l'Allemagne en pensent. J'ai entendu dire, ou j'ai lu dans un journal, que si nous ne nous hâtons pas de construire le chemin de fer, les Allemands le feront. Eh bien, soit; j'approuve l'idée, suivant la formule connue "Let George do it".

L'honorable M. GRAHAM: C'est aussi ce qu'ils veulent.

M. HUGHES: Nous avons tellement souffert du fait des Allemands pendant la dernière guerre, que je ne m'opposerais pas à leur permettre de tenter l'aventure; ils y trouveront peut-être plus de difficultés qu'à faire la guerre en Europe. Quoi qu'il en soit, je présente cet avis aux habitants de l'Ouest. Je vois que l'honorable représentant de Springfield (M. Hoey) secoue la tête. Il n'en a pas une haute idée.

M. McCONICA: L'honorable député est-il expressément autorisé à faire cette offre?

M. HUGHES: J'ai expliqué, je pense, que je présente simplement cet avis, et naturellement je ne suis pas en mesure d'aller plus loin. Ce serait peut-être le moyen, bien que je n'en sois pas sûr, de connaître ce que pensent du projet les armateurs du monde entier.

Telles sont les raisons, monsieur l'Orateur, qui me portent à croire que le Gouvernement serait mal avisé de dépenser, pour l'heure, aucune somme pour cette entreprise. Nous ne pouvons nous le permettre et, à mon sens, il n'en résulterait aucun profit ni pour l'Est, ni pour l'Ouest, ni pour le Centre ni pour aucune autre partie du Canada. Ce serait simplement gaspiller une somme additionnelle, après le montant considérable que l'on a déjà déboursé. Il me faudra donc me prononcer contre la résolution.

M. EVANS: Comme mon honorable ami de King (I.P.-E.), (M. Hughes), je ne prétends pas être une autorité sur ce sujet, mais je crois que certains de mes arguments seront tout aussi logiques que les affirmations de mon honorable collègue. A la vérité, mon honorable ami a dit quelque chose qui ne concorde pas avec l'opinion de certains ingénieurs, dont cette question a longuement retenu l'attention. Durant nombre d'années l'un des frères Tyrrell a vécu sur l'une ou l'autre rive du détroit. D'après le député de King (I.P.-E.), la glace s'en irait vers l'est. L'un des Tyrrell prétend, lui, qu'il y a toujours deux courants dans le détroit, l'un qui se dirige vers la sortie et l'autre venant par l'entrée, et depuis deux cents ans tous les navigateurs sont fixés là-dessus; pour cette raison, ils s'engagent dans un courant pour sortir du détroit et suivent l'autre pour y pénétrer; et qu'il y ait de la glace ou non, ils peuvent naviguer sans entrave.

Mais de toutes les erreurs commises au sujet de notre industrie et de notre commerce il n'en est pas, selon moi, d'aussi manifestement grave que celle de notre politique en vue d'assurer le transport de nos produits sur les marchés du monde. Quand nous avons construit nos trois transcontinentaux nous aurions dû songer plutôt au projet de trouver un port

aussi rapproché que possible de la région d'où ces produits viennent. Le chemin de fer de la baie d'Hudson eût été une solution à notre problème du transport, seulement, maintenant que ces trois transcontinentaux sont construits, il n'est pas raisonnable que les agriculteurs de l'Ouest aient à souffrir du déficit considérable de notre réseau ferroviaire et de laisser les autres réseaux en belle position financière durant ces années-là. Depuis la confédération, des hommes d'Etat éminents comme sir Wilfrid Laurier et sir John A. Macdonald se sont faits les avocats de ce projet, il y a nombre d'années. A la vérité, nombre des hommes politiques de ces derniers temps ne se sont-ils pas déclarés favorables à la poursuite de l'exécution de ce projet comme entreprise nationale? Lors de la discussion du projet de loi de 1908, alors que l'honorable Frank Oliver cherchait à assurer les frais de cette entreprise par la vente des préemptions dans les parties arides de cette province, sir Robert Borden, alors dirigeant de l'opposition, avait exprimé son sentiment de la manière suivante:

S'il ne se vendait pas un acre de ces terrains d'ici à dix ans, j'ai confiance et je suis porté à croire que dans l'intervalle on commencera à réaliser le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson, et cela sans délai.

Je cueille cette déclaration dans le *Manitoba Free Press*, du 13 janvier 1923. Ceux qui s'opposent au parachèvement de ce chemin de fer ne peuvent oublier que son coût a été prélevé au moyen de la vente des préemptions de cette partie du pays la plus intéressée à l'exécution de ce projet. Tous ces champions de la plus rigoureuse économie de l'est du Canada semblent avoir perdu cela de vue. Ils semblent être d'avis qu'il vaudrait mieux laisser à l'abandon tout ce qui a été exécuté et tout le matériel employé plutôt que de dépenser la légère somme requise pour poser les rails sur le reste de la voie déjà régalée. En 1908, à la demande de l'honorable Frank Oliver, la loi des terres fédérales était modifiée en vue de prélever les fonds nécessaires à cette entreprise sur le produit des préemptions et des achats de homesteads. M. Oliver l'avait expliqué bien clairement, son but était de créer une nouvelle source de revenus sans alourdir le fardeau des impôts et sans soutirer d'autres fonds du trésor pour acquitter le coût, par le Gouvernement, de nouvelles entreprises de chemins de fer; en même temps on avait en vue de coloniser ces étendues sans qu'il en coûte trop aux colons; à cette fin on mettait de côté 20 millions d'acres. La vérité est que ces terrains dans cette partie du Canada la plus intéressée ont été vendus dans ce but. On prétendra, peut-être, qu'ils étaient la propriété du Canada. Pas du tout. Les terrains vendus dans ce but étaient la propriété des

provinces. Si le Dominion a eu quelque chose à faire avec ces terrains, c'est simplement à titre fiduciaire, et dès lors l'injustice en est aggravée.

Dans ces circonstances, je ne puis voir rien autre chose là dedans qu'une usurpation de la part du gouvernement fédéral. On peut voir là clairement, une fois de plus, l'absurdité de notre régime actuel et le danger qui menace la confédération. Les provinces de Québec et d'Ontario ne veulent pas voir parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson; et tant que ces deux provinces détiendront l'influence à la Chambre des communes et au Sénat, elles estiment qu'il vaut mieux pour elles sacrifier les droits de la population des autres parties du pays. En admettant même qu'il n'ait pas été commis de violation à la constitution, l'injustice qu'on fait à cette partie du pays qui par son industrie, assure au pays de 60 à 70 p 100 de ses revenus annuels, n'en est pas moins la preuve incontestable et manifeste de l'égoïsme de gens de l'Est du Dominion.

La loi des terres de 1882 décrétait l'octroi de 6,000 acres de terrains par mille à la compagnie privée qui voudrait construire le chemin de fer de la baie d'Hudson à la rivière Saskatchewan. De là jusqu'à Churchill ou Nelson on offrit 12,800 acres le mille. La loi de 1908, au sujet des préemptions, eut l'effet de soustraire le pays au régime de la loi de 1882. Aussi bien dans l'ordre privé que dans l'ordre public, c'est un principe reconnu que celui qui n'est pas appelé à payer ne saurait trouver à redire.

Cependant, l'Est canadien, sans avoir placé un dollar dans le chemin de fer de la baie d'Hudson, est la région qui élève toutes les protestations contre sa construction. Les colons ont acheté ces préemptions et toute la population dans cette contrée a été encouragée à y demeurer et à développer le pays, forte de l'assurance que le chemin de fer se construirait. Quiconque achète un terrain, le paye et ne peut en obtenir livraison, a recours aux tribunaux. Je le demande: l'Ouest a-t-il quelque recours en la matière? Je tiens à proclamer ici que les trois provinces n'entendent pas rester des vassales de l'Est canadien ou demeurer à jamais en servitude politique. Le gouvernement canadien a déjà vendu pour 26 millions de ces terres. Il a déjà reçu environ 20 millions en argent et le reste sera payé éventuellement au trésor. Certes, vu ces faits, le Gouvernement ne saurait ignorer plus longtemps l'exigence de l'Ouest.

Le Gouvernement ne peut alléguer le déficit des chemins de fer nationaux comme argument pour refuser de construire une voie ferrée au port naturel d'une région canadienne aussi considérable que les Provinces des prai-

ries. L'Ouest s'attend à supporter sa pleine part des impôts du pays, mais à moins que le Gouvernement ne reconnaisse les droits de cette partie du pays, il s'ensuivra de sérieuses complications.

L'argument du ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) m'a tout l'air d'être dicté par les intérêts de Montréal et des autres villes de l'Est. De fait, le projet entier du chemin de fer de la baie d'Hudson n'est plus une question de praticabilité, pour ce qui regarde soit la navigabilité du détroit d'Hudson, soit la possibilité que le réseau soit rémunérateur, à supposer que le détroit ne soit libre que pendant une très courte période de l'année. Depuis 1918, le projet est devenu une partie de la grande injustice commise envers les autres régions du Canada par cette région industrielle nourrie par le tarif et créée artificiellement entre Montréal et Windsor. Je le demande: le ministre de l'Agriculture ou d'un des directeurs de l'industrie et de la finance — et de la politique aussi — de l'Est canadien, s'imagine-t-il que la population du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta sera assez crédule pour s'incliner devant l'assertion qu'il faut abandonner le projet entier parce qu'au dire de quelqu'un, Churchill serait le meilleur port? Si cet ingénieur. M. McLachlan, est sûr maintenant qu'on ne peut faire un port de Nelson, pourquoi a-t-il travaillé des années à Nelson, sans nous le dire, pourquoi s'est-il abstenu de donner son avis jusqu'au moment où les revendications de l'Ouest se sont faites impérieuses? Si le Gouvernement a arrêté les travaux en 1918, parce qu'il a trouvé Nelson impraticable comme port, pourquoi les gouvernements libéral et conservateur ont-ils baissé pavillon devant la difficulté sans chercher un port ailleurs?

Si, comme on le prétend, le Canada n'a pas les moyens de dépenser l'argent nécessaire au parachèvement du réseau, pourquoi, je vous le demande, le creusage du canal de Welland se poursuit-il? Voici un projet qui entraînera un déboursé d'une centaine de millions, peut-être, avant d'être achevé. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a déclaré en cette Chambre que le canal de Welland se construit dans l'intérêt de l'Ouest. S'il en est ainsi, la moitié des crédits annuels attribués au canal de Welland suffiraient à parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson et des points termini, et cela dispenserait de dépenser 100 millions. Certes, cela vaut la peine d'essayer, vu qu'il faut si peu de chose pour terminer la voie ferrée de la baie d'Hudson. En outre, permettez-moi de dévoiler ce sophisme en signalant le fait que le canal de Welland se construit dans de telles dimensions qu'on ne pourra en faire un plein usage sans un autre débours de 100 millions en construction d'écluses et de canaux, à l'est et à l'ouest. On nous affirme que le Canada n'a pas les moyens de parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson. Je le répète: toute la question se résume à des privilèges de groupe. On prétend aussi dans l'Est que la baie et le détroit ne sont pas et ne deviendront jamais navigables, et l'honorable député de King (I.P.-E.) (M. Hughes) a fait preuve de grande bravoure, ce soir, en nous mettant au défi d'entreprendre nous-même ce travail ou d'inviter quelque autre compagnie à effectuer la construction.

M. HUGHES: C'est l'honorable député de Mackenzie (M. Campbell) qui m'a déclaré que l'Ouest fournirait lui-même les fonds de l'entreprise.

M. EVANS: Je me demandais de quelle utilité le chemin de fer de la baie d'Hudson serait pour les agriculteurs de l'Ouest canadien, sans une certaine réglementation du réseau national dans son état actuel. A cela permettez-moi de répondre que si le Gouvernement veut poser les quatre-vingt-dix milles de rails nécessaires et construire des quais suffisants pour le chargement et le déchargement des navires sur le Nelson, il lui sera facile d'expérimenter la praticabilité du projet en faisant de Port-Nelson un port libre. Nous pourrions avoir un port libre pour le Canada et si cela se réalisait, à mon avis, la question de savoir si le détroit est navigable ou non se réglerait dans l'espace de deux ans. Cette solution sera certes du goût de l'honorable député de Kings (M. Hughes) et de l'honorable député de Brome (M. McMaster), aussi.

Si le détroit est navigable, les capitalistes de Montréal et de Toronto ne sauraient s'opposer à ce que Port-Nelson devînt un port libre. Je suis convaincu que si l'on ne met pas cette entreprise hors de l'atteinte des intérêts politiques de l'Est, elle sera toujours en danger, même après l'achèvement de la voie ferrée et de la gare maritime.

On me jugera peut-être osé dans mes affirmations, mais, après avoir vu tous les gouvernements successifs se renvoyer la balle depuis que le Nord-Ouest est devenu un pays agricole, je préviens tout parti qui voudra mériter la confiance de nos populations et relever dans son esprit la dignité de nos hommes d'Etat de renoncer aux roueries de la politique de classe et de cesser de considérer l'Ouest canadien comme un pays vassal et tributaire de l'Ontario et de Québec.

M. CAMPBELL: Je n'ai pas l'intention de faire un long discours et de reprendre tous les arguments qui ont été développés pour convaincre la Chambre de la nécessité de finir le chemin de fer de la baie d'Hudson,

comme de son utilité pratique. Ce dernier point a été démontré il y a déjà plusieurs années. Je désire me borner à répondre aux arguments qui ont été avancés par ceux qui s'opposent à ce projet.

Un membre libéral a interrompu cet après-midi notre collègue de Springfield (M. Hoey) pour lui poser une question relative aux voies ferrées qui ont été construites dans l'Ouest. Il voulait sans doute donner à entendre que le Gouvernement fédéral affecte de grandes sommes à la construction de chemins de fer dans l'Ouest. C'est en partie vrai, mais pas autant qu'on veut le faire croire. La Chambre a voté, l'année dernière, un crédit de 27 millions au ministre des Chemins de fer pour le réseau de l'Ouest et de 21 millions pour le réseau de l'Est. Si l'on tient compte que l'Ouest n'est presque pas exploité en comparaison de l'Est, on peut dire que l'Est a eu toute sa part en travaux de chemins de fer. Quand on se demande pourquoi ces lignes ferrées ont été construites, on ne peut dire que l'Ouest les reçoit en cadeau, puisqu'il doit les payer de quelque façon. Nous sommes appelés à payer notre part de ces travaux et l'on ne peut, à cause de cela, les considérer comme un présent, comme certaines entreprises gouvernementales, tels que les canaux le sont pour l'Est. Les frais de transport des marchandises confiées à ces chemins de fer en payent le coût d'établissement. Si l'Ouest a besoin d'un réseau ferré plus étendu qu'il ne devrait être, la faute en est aux gouvernements qui ont fait faire des arpentages au loin dans des régions qui n'auraient pas dû être livrées à la colonisation à présent.

On a arpenté un territoire capable de loger 50,000,000 d'habitants. On a livré à la culture de vastes étendues de terrain, pour plaire à des spéculateurs, aux exploitateurs et aux compagnies de chemin de fer. Les colons sont allés s'y établir, souvent à l'appel de l'administration. A vrai dire, le fait d'arpenter des terrains est une invitation aux colons à les occuper. C'est la situation dans l'Ouest aujourd'hui.

Quand on s'arrête à considérer certains travaux exécutés dans les autres provinces on a raison de dire qu'ils constituent un présent aux populations qui ne payent rien pour s'en servir, contrairement aux voies de chemins de fer. De 1913 à 1923 inclusivement, l'administration fédérale a dépensé $98,916,000 en travaux publics dans les provinces d'Ontario et de Québec. Au cours de la même période, l'administration a dépensé seulement $10,465,000 dans les trois provinces du Nord-Ouest. Si l'on compare ces deux chiffres on voit que l'Est a été particulièrement favorisé et que l'Ouest a contribué pour sa part de ces frais énormes.

J'ai été particulièrement heureux de l'adhésion du ministre de l'Agriculture au projet de chemin de fer de la baie d'Hudson. Nous regrettions de n'être pas soutenus par ce ministre quand nous avons demandé, chaque année, l'achèvement des travaux. Cependant, quand il a parlé il y a quelque temps dans la discussion du budget, il s'est affirmé indirectement l'adversaire du projet. J'ai regretté de m'être réjoui trop vite. Il s'est montré l'adversaire du projet en condamnant le choix de Port-Nelson qu'il affirme avoir été une grande erreur et en proposant à la place Fort-Churchill.

A ce sujet, le cabinet Laurier avait confié l'examen de Port-Nelson à un ingénieur distingué, M. Fryde, et celui de Fort-Churchill à M. Cleaver, un autre ingénieur de grande réputation. Le rapport des deux ingénieurs fut reçu et étudié par M. Butler, le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux et lui-même un ingénieur de beaucoup d'expérience. Or, il se prononça pour Port-Nelson. Lorsque le ministère Borden arriva au pouvoir, il éprouva quelque doute sur le bien fondé de la décision qui avait été prise et il ordonna un nouvel examen du terminus. Des ingénieurs furent envoyés sur les lieux et, après avoir pris connaissance de leurs rapports l'honorable Frank Cochrane approuva à son tour le choix de Port-Nelson. Après avoir parcouru ces rapports et résumé les arguments pour et contre ces deux ports, j'incline à croire que tout observateur impartial tirera la conclusion qu'en somme le choix de Port-Nelson fut assez sage. On décrit souvent Fort-Churchill comme un port naturel et incontestablement c'en est un. Ce port est protégé par les terres environnantes à tel point qu'à l'époque de la débâcle, au printemps, la glace prend de un mois à six semaines de plus qu'à Port-Nelson pour sortir dans l'océan. De fait, au printemps, lorsque survient la débâcle sur le fleuve Nelson, les glaces disparaissent bien plus tôt que dans le port Churchill. De plus, Churchill est un port très exigu; il ne saurait fournir un abri à plus de trois ou quatre paquebots transatlantiques; il faudrait exécuter des travaux de dragage considérables et à grands frais pour l'agrandir. L'un des ingénieurs signale aussi que le dragage constituerait une tâche pour ainsi dire impossible vu qu'il s'y trouve des galets énormes qui ne sauraient être déplacés par les appareils ordinaires. Pour moi, le Gouvernement a donc agi sagement lorsqu'il a choisi Port-Nelson. Je tire donc la conclusion que le ministre de l'Agriculture n'a

pas étudié la situation d'une manière intelligente; en s'opposant au développement de Port-Nelson il s'oppose au parachèvement de toute l'entreprise. Outre cela, Fort-Churchill n'est ouvert à la navigation que durant une très courte saison tandis que l'on pourrait pour ainsi dire faire de Nelson un port d'hiver. M. Tyrrell, un ingénieur qui a exécuté passablement de travaux là-bas pour le compte du Gouvernement, fait observer qu'un brise-glace de faible tonnage accompagnant les navires à l'entrée et à la sortie de Port-Nelson assurerait la navigation à n'importe quelle époque de l'année. J'ai eu l'occasion dernièrement de converser avec l'un des associés de J. D. McArthur, l'entrepreneur qui a exécuté des travaux considérables tant pour la construction du chemin de fer que pour l'aménagement de Port-Nelson. Cet homme a passé deux ans dans ces parages. Or, il a dit qu'en aucun temps, au cours de ces deux hivers, il n'a osé faire traverser un cheval sur la glace du chenal pour se rendre au quai; il est d'avis également qu'un navire ordinaire d'un bon tonnage n'aurait aucune difficulté en aucun temps à s'ouvrir un passage à travers la glace.

Maintenant, l'honorable député de Brome (M. McMaster) a soulevé certaines objections cet après-midi en ce qui regarde la profondeur du chenal donnant accès à Port-Nelson. J'ai sous la main une carte marine que l'ingénieur J. W. Tyrrell a eu l'obligeance de me faire parvenir; il a préparé lui-même cette carte au prix d'un travail considérable. Elle fait voir la profondeur de l'eau de quelques pieds en quelques pieds à partir de l'île artificielle jusqu'à l'embouchure du fleuve. L'eau a une profondeur de 30 pieds au quai et elle conserve cette profondeur moyenne sur une distance considérable; de fait c'est là le minimum de profondeur jusqu'à l'endroit que l'on désigne sous le nom de "la bosse" (the hump). Il y a un banc de tuf juste en avant du quai et, sur ce fond la profondeur de l'eau n'est que de 20 pieds. Mais aussitôt que nous avons traversé ce banc de tuf, nous arrivons à ce que l'on est convenu d'appeler la "fosse" (deep hole), où les navires peuvent rester à l'ancre en toute sécurité par tous les temps au dire des rapports de certains navigateurs et ingénieurs. Je constate que dans cette partie du port, l'eau a une profondeur de 60 pieds. Après cela, la profondeur décroît jusqu'à ce qu'elle ne soit plus que de 26 pieds à l'embouchure du fleuve. Au delà de la "fosse" toutefois, la profondeur de l'eau augmente sans cesse jusqu'à ce qu'elle atteigne 54 pieds à l'extrémité de l'embouchure du fleuve. C'est aussi l'honorable député de Brome (M. McMaster) aussi bien que mon honorable ami de Kings (M. Hughes), si j'ai bonne mémoire, qui a ramené sur le tapis la question de la vase et des allusions qu'il faudrait draguer sans cesse afin de tenir le chenal ouvert à la navigation. On se convaincra que c'est là une fausseté si l'on veut consulter les cartes préparées par les ingénieurs McLachlan et Tyrrell ainsi que leurs rapports. A l'origine, le problème qu'offrait la présence de ces dépôts de boue, a donné lieu à passablement de discussion, étant donné que le plan original comportait la construction d'un quai au bord du fleuve. Entre le quai et le chenal, il y aurait eu une batture de vase que les mouvements de marées auraient déplacée en remplissant constamment le chenal. Or, les ingénieurs ont obvié à cet obstacle en construisant une île artificielle allant jusqu'au bord même du chenal. Cette objection n'a donc plus sa raison d'être. L'ingénieur Tyrrell m'assure dans une lettre qu'il m'a écrite, que le fond du chenal à partir du quai jusqu'à l'embouchure du fleuve est formé de tuf; il ajoute de plus, qu'étant donné la vitesse du courant, il est absolument impossible que de grandes quantités d'alluvions ou de sable s'accumulent dans le chenal.

M. McMASTER: Quelle est la largeur de ce chenal?

M. CAMPBELL: Il a 3,000 pieds de largeur au quai, soit un peu plus d'un ½ mille; il s'élargit ensuite constamment jusqu'à l'embouchure où il atteint une largeur de plusieurs milles. M. Tyrrell fait observer que la vitesse moyenne du courant au quai est de huit nœuds à l'heure; elle est de 10 nœuds ¼ lorsque la marée baisse. Il est donc absolument impossible qu'il se fasse des accumulations d'alluvions et de vase dans le chenal étant donné la vitesse du courant et le volume d'eau qui y passe. Et voilà pourquoi à mon sens, nous devrions être convaincus que les ingénieurs de l'époque ont eu raison de choisir Port-Nelson au lieu de Fort-Churchill. Dans cet ordre d'idées, je désire citer un éditorial du *Daily Star*, de Saskatoon.

Je ferai observer que ce n'est ni un organe conservateur, ni progressiste, mais franchement libéral, ami surtout du ministre de l'Agriculture (M. Motherwell). Et cependant, voici ce que nous lisons dans le numéro du 9 avril:

"Motherwell en faveur de la tête de ligne de Churchill." Tel est le titre le plus désespérant et le plus fâcheux qui ait paru depuis des mois dans les journaux de l'Ouest.

Après quelques observations, l'article continue:

C'est ainsi que s'est exprimé M. Motherwell à la Chambre des communes au mois d'avril 1925. Le même ministre a tenu un autre langage en septembre 1924. Il était alors dans la Saskatchewan et revenait d'un voyage à Port-Nelson. Voici ce qu'il a dit dans un discours à Prince-Albert: "On a dépensé 20 millions pour ce chemin de fer, et il faudrait environ 5 millions pour le compléter jusqu'à Port-Nelson. C'est la conduite logique à tenir.

Plus loin, le journal rapporte ainsi les paroles du ministre:

"Il faudra un an pour mettre la ligne en état d'exploitation du Pas à Kettle-Rapids, distance de 332 milles. Après cela, nous entreprendrons la construction des autres 92 milles jusqu'à Port-Nelson. Le temps qu'il faudra pour l'achèvement dépendra de l'équilibre de notre budget à la prochaine session."

L'article continue:

M. Motherwell n'a pas ouvert la bouche au sujet de Fort-Churchill. Ses observations de 1924 n'indiquent même pas que cette place existe. M. Motherwell se demande pourquoi Port-Nelson a été choisi pour la tête de ligne. Port-Churchill n'est que le choix logique. Quoi qu'il en soit, cet endroit est d'une sélection douteuse et les choses devraient être tirées au clair avant la poursuite des travaux.

Il y a d'autres commentaires peu flatteurs pour le ministre de l'Agriculture, surtout de la part d'un journal libéral, mais je n'en imposerai pas la lecture à mes collègues.

L'ingénieur Cowie, ancien employé de la commission du port de Montréal, a été cité cet après-midi. La presse rapporte qu'il a déclaré qu'il n'y a pas un seul obstacle au développement de la route de la baie d'Hudson qui n'ait été surmonté, en ce qui concerne celle du Saint-Laurent. Telle est l'opinion d'un ingénieur de Montréal d'une habilité reconnue. Cette opinion a soulevé de si violentes protestations dans cette ville que certains journaux ont été jusqu'à demander sa destitution. Vous voyez donc à quelles difficultés un ingénieur est en butte dans n'importe quelle partie de l'est du Canada, à Montréal surtout, lorsqu'il ose dire la vérité à l'égard de projets de cette nature. Je dois avouer que dans l'Ontario les préjugés ne sont pas aussi accentués.

Le premier ministre—je regrette qu'il ne soit pas à son siège vu que je me sens quelque peu coupable en faisant ces observations en son absence—dans sa tournée dans l'Ouest, l'été dernier, s'est montré fort optimiste touchant le chemin de fer de la baie d'Hudson. Il n'a pas soulevé les objections que font entendre ses collègues. Loin de là, il a donné l'impression qu'il était favorable au projet. Il a fait observer que le Gouvernement se proposait de construire la ligne de la baie d'Hudson dès que les finances de l'Etat le permettraient et que lorsqu'il présenterait son programme financier, il consulterait les membres du parti ministériel qui seraient admis à discuter ce sujet de même que d'autres problèmes. Il a ajouté: "Lorsque ces questions sont débattues, où sont nos amis les progressistes? Comment donc! ils sont en conciliabule dans une autre chambre". A ses yeux, la morale était évidente, et il a dit de plus: "Je vous prie d'étudier cette affaire de nouveau d'ici aux prochaines élections". Que faut-il conclure des remarques du premier ministre? N'était-ce pas une invitation directe aux habitants de l'Ouest d'appuyer le parti libéral et d'élire des membres de ce groupe afin de pouvoir obtenir le chemin de fer de la baie d'Hudson? Il me répugne d'employer le mot corruption, mais cette sollicitation y ressemble beaucoup. Je dirai aux collègues du premier ministre qu'il y a un certain nombre des membres de ce groupe-ci qui désireraient probablement assister aux caucus des libéraux, et je pense que quelques-uns parmi nous n'en seraient pas fâchés, parce que plus tôt ils s'y rendront, plus vite nous saurons où nous en sommes. Cependant, peut-être leurs commettants ont-ils eux aussi leur mot à dire.

L'honorable député de Kings, île du Prince-Edouard (M. Hughes)—je le prie de m'écouter quelques instants, vu que je ne tiens pas à critiquer ses remarques lorsqu'il ne prête pas attention—a affirmé que le détroit d'Hudson était rempli de glaces tous les mois de l'année. Je ne puis croire que l'honorable député fût sérieux en faisant cette assertion, la langue lui a probablement fourché car il a très bien traité le sujet. Cependant, si son allégation est exacte, jamais un navire ne pourrait y aller. Tout de même des vaisseaux le franchissent à toutes les saisons.

M. HUGHES: C'est ce que rapporte le commandant du *Neptune*. Le rapport corroborera mes paroles.

M. CAMPBELL: J'avais compris que c'était l'opinion de l'honorable député. Si je me suis trompé, je lui en demande pardon. Maintenant, laissez-moi vous dire que M. J. W. Tyrrell a été chargé par le gouvernement Laurier de se rendre au détroit d'Hudson et d'en étudier la navigabilité. Il a ancré son navire à l'intérieur du détroit et, d'après son rapport, s'est choisi une position dans une caverne rocheuse à 400 pieds au-dessus du niveau de la mer où il a passé tout l'hiver. Dans son rapport qui est des plus documentés et des plus révélateurs,—je le signale à l'attention de l'honorable député de King (I. P.-E.) comme de l'honorable député de Brome car ce dernier a affirmé je crois que le détroit n'est pas navigable pendant plus de trois semaines dans l'année.

M. McMASTER: Trois mois.

M. CAMPBELL: Trois semaines, je crois, a dit l'honorable député.

M. McMASTER: Non, non; je vous demande pardon; je n'ai jamais rien dit de la sorte. J'ai dit qu'au plus le détroit n'était pas navigable pendant plus de trois mois dans l'année.

M. CAMPBELL: Je crois que l'honorable député a dit trois semaines; il a pu rectifier par la suite.

M. McMASTER: J'ai dit entre six semaines et trois mois. Je fais toujours bien attention à ce que je dis.

Une VOIX: L'honorable député de Lunenburg a dit trois jours.

M. DUFF: Très bien. Parfaitement, et je le prouverai avant d'en avoir fini.

M. CAMPBELL: Cet ingénieur donc, M. J. W. Tyrrell, a affirmé que pendant tout l'hiver les glaces n'étaient pas constamment mobiles et qu'un navire pourrait y trouver un passage libre sauf pendant deux mois de l'année, janvier et février. Encore à propos de Nelson, M. R. D. Fryde dit dans son rapport,—j'ai la citation ici,—qu'un petit brise-glaces tiendrait le port de Nelson libre durant tout l'hiver. Je trouve donc inutile de discuter la question de savoir si le projet est pratique. Pour nous, tout ce qu'il s'agit de savoir, c'est si le Gouvernement a ou n'a pas l'intention de terminer cette voie ferrée. Voilà toute la question à notre point de vue; et je puis dire en toute franchise qu'après quatre années passées en Chambre, je suis convaincu que le Gouvernement a pris la décision de ne pas parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson; mais s'il le peut, il va tenter de leurrer les électeurs de l'Ouest pendant encore une génération ou deux, en esquissant le geste de leur offrir cet appât. A mes yeux, il serait plus honorable de la part du ministère, d'avouer ouvertement ses intentions, et soulager ainsi le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) d'une certaine responsabilité et d'une certaine gêne.

M. McCONICA: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de retarder la Chambre ni de prolonger la présente discussion. Je tiens toutefois à m'associer à ceux qui préconisent la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je ne prétends rien savoir personnellement en ce qui concerne la praticabilité ou l'impraticabilité du projet; seulement, ceux que je représente ont le plus vif intérêt au parachèvement de la voie ferrée en question. On leur a inculqué la conviction que le projet est praticable; d'ailleurs, ils ne s'expliquent pas que le Gouvernement ait dépensé 20 millions de dollars pour développer un port qui ne servira que pendant trois jours selon les paroles d'un honorable collègue. L'Ouest canadien, la région du moins qui m'honore de son mandat, ne se comptera jamais satisfait sans le parachèvement de ce chemin de fer; ces gens ne comprendront jamais qu'un ministère éclairé puisse dépenser 20 millions pour réaliser un projet puis laisser tout là, le laisser tomber en ruines. A mon sens, le Gouvernement serait bien avisé d'avancer sensiblement cette année l'achèvement de cette voie ferrée.

M. SALES: Je n'avais pas l'intention de prendre part au présent débat avant d'entendre certaines assertions de l'honorable député de King (I.P.-E.) (M. Hughes). Il a cité un rapport montrant que le 21 juillet, comme au mois de septembre aussi, il y avait là des glaces, de ces glaces fortes, solides, du nord. Il y a eu un an l'été dernier, je fis la traversée en Europe; je passai non pas par la baie d'Hudson mais par le Saint-Laurent. Nous comptâmes trente-sept icebergs qu'on pouvait voir à l'œil nu,—trente-sept en un seul jour; et je vous assure que ces icebergs ne laissaient pas de refroidir l'atmosphère. Je n'ai pas de doute que ce n'était là aussi de ces glaces fortes, solides, du nord.

M. BANCROFT: En quelle saison de l'année étiez-vous.

M. SALES: Nous avons quitté le port de Montréal vers la mi-juillet. Ce n'est donc pas exclusivement dans la baie d'Hudson qu'on trouve des glaces à cette saison. Voilà un an, peut-être deux, l'honorable député de Lunenburg (M. Duff), fit distribuer en cette Chambre des photographies montrant censément qu'elle était la situation réelle dans la baie d'Hudson. Si j'avais pris des clichés de toute la neige, de toute la glace, de toute la gelée dont j'ai été témoin dans la Saskatchewan depuis que j'y cultive la terre, je prouverais incontestablement que cette région ne s'adapte pas à la vie humaine, encore bien moins à l'agriculture. Il y a eu des années où nous n'avons pas commencé nos travaux avant le milieu de mai; mes collègues qui m'entourent le savent.

M. DUFF: A quelle époque la neige a-t-elle recommencé de tomber? Avez-vous eu de la neige tout l'été?

M. SALES: Tous les mois, une certaine année.

M. DUFF: Tout le temps?

M. SALES: Je l'expliquerai au fur et à mesure de mes remarques. Le 15 juin 1915,

le blé qui était haut d'environ un pied gela jusqu'au sol et pourtant nous eûmes une bonne récolte. Je ne suis pas comme certains députés qui ne parlent que des mauvais côtés et qui oublient les bons. Donc, en dépit de la gelée, nous eûmes une bonne récolte. Nous avons eu de la gelée au mois d'août ce qui arrive couramment et nous en avons eu aussi en septembre. Combien de fois ai-je vu des tempêtes de neige en septembre et, comme me le rappelle un de mes collègues, le blé n'était pas encore moissonné à l'époque. Combien de fois nos récoltes ont-elles été gelées? Nous avons eu de la neige en octobre qui n'est pas partie avant le printemps suivant. Qu'est-ce que tout cela prouve? Rien. Malgré tout, on vit en Saskatchewan et on peut y faire pousser le plus beau grain qui puisse se voir dans le monde entier. Cela ne prouve rien, pas plus que les arguments de l'honorable député de King (I.P.E.) ne constituent une preuve relativement à la baie d'Hudson. Si je portais les mêmes lunettes que l'honorable député et que je visse tout en bleu ou en noir, je pourrais prouver que la région de la Saskatchewan dont je viens est inhabitable.

Comme l'a signalé l'honorable député de Battleford (M. McConica), les gens ne seront pas satisfaits tant qu'on n'aura pas achevé la ligne jusqu'aux eaux de marée et qu'on n'en aura pas fait comme il faut l'expérience. Ce chemin de fer se construira, quitte à le construire nous-mêmes. J'ai assisté à la grande convention des fermiers qui a eu lieu dans ma province en janvier dernier. Plusieurs cultivateurs qui discutaient la question du chemin de fer de la baie d'Hudson me demandèrent ce que j'en pensais. Je leur ai répondu: "Ne vous faites pas d'illusions. D'après moi, il ne sera jamais construit, tant que l'Est sera maître de la situation". "Le croyez-vous?" me dit l'un d'eux. "Certainement," répondis-je. "Alors, dit-il, voici ce qu'il nous faudra faire. Pendant la guerre, nous avons recueilli beaucoup d'argent avec ce que nous appelions le fonds patriotique agricole, d'après laquelle chacun donnait le produit d'un acre de blé, ce qui nous a permis d'envoyer des trains complets de farine. Pourquoi n'en ferions-nous pas autant pour finir le chemin de fer de la baie d'Hudson?" Je lui répondis: "Il sera bien plus vite construit de cette façon que si vous attendez que l'Est le construise pour vous". Je leur ai fait remarquer que ½ p. 100—ils sont habitués à cette perte quand ils expédient du grain par les élévateurs—sur une récolte totale de 300 millions de boisseaux, à $1 le boisseau, représente $1,500,000 et à $1.50, $2,500,000, sans compter l'orge, l'avoine, les bêtes à cornes, les porcs, le beurre et les œufs qui seraient expédiés entièrement par cette voie, si elle était praticable. Je peux dire à la Chambre que si nos gens se mettent cette idée en tête, ils la mèneront certainement à bonne fin. Je fais appel à mes honorables collègues de l'Est. Le premier ministre nous a demandé, l'autre jour, d'être justes à l'égard du reste du Canada. Ne pouvons-nous pas demander maintenant au reste du Canada d'être juste à notre égard? Pourquoi ne pas aller un peu plus loin? Après avoir dépensé tant d'argent, ayant tant de matériaux qui restent inutilisés au bord de la mer et assez de rails gisant sur les voies d'évitement pour finir pour ainsi dire la ligne sans avoir à acheter d'autres matériaux, pourquoi ne pas pousser les travaux jusqu'à la mer et prouver si oui ou non cette route est praticable? Si elle ne l'est pas, on ne s'en occupera plus. J'ajouterai également ceci: Beaucoup de gens dans l'Ouest pensent que si ceux qui s'opposent si vivement à cette ligne étaient absolument certains qu'elle dût aboutir à un fiasco, elle aurait été construite il y a longtemps. Mais ils craignent que ce ne soit pas un succès. Voilà pourquoi ils sont déterminés à empêcher aussi longtemps que possible l'achèvement du chemin de fer jusqu'à la mer. Telle est l'idée qu'on se fait dans l'Ouest et de pareilles idées ne sont pas faites pour créer la bonne entente et l'union dans un pays comme le nôtre. C'est pourquoi j'espère que les honorables députés donneront à ce projet leur sérieuse attention et leur appui.

L'hon. M. MOTHERWELL: Monsieur l'Orateur, permettez-moi de dire, au début de mes remarques, que, d'après moi, cette grande entreprise nationale est trop avancée et notre honneur national trop engagé pour qu'on puisse même penser à répudier maintenant le projet. Si, après que la Colombie-Anglaise eût entré dans la confédération avec la promesse d'être reliée au reste du Canada par un grand chemin de fer transcontinental, le Canada avait répudié son engagement, qu'est-ce que cette province aurait pensé?

A l'époque où les Provinces maritimes sont entrées dans la confédération, on leur a promis de construire l'Intercolonial. Si le Canada ne l'avait pas construit qu'est-ce que les Provinces maritimes auraient pensé de la manière dont le Canada honorait ses engagements? Il en est de même pour cette entre-

prise commencée par le gouvernement libéral, continuée par un gouvernement conservateur et que tous les chefs de tous les partis ont appuyée. Est-ce là une entreprise que nous pouvons songer à abandonner quand elle est plus qu'aux trois quarts terminée? Cette proposition me semble pour le moins surprenante.

Encore quelques mots que je dois dire touchant certains députés siégeant parmi les progressistes. Je crois avoir défendu le chemin de fer de la baie d'Hudson avec autant d'ardeur qu'eux et je suis aussi opposé à Port-Nelson tout autant qu'un député de la droite peut l'être. Cette attitude semble contradictoire aux progressistes; il ne peuvent concevoir qu'un individu puisse avoir des vues différentes touchant un même projet sans s'imaginer qu'il veut faire avorter ce projet. Qu'est-ce que mes honorables amis auraient dit des divergences d'opinion qui ont surgi lors de la construction de la voie du Pacifique-Canadien? Certains favorisaient le pas de la rivière des Pins et d'autres le col du Cheval-qui-rue. En réalité, on a passé de l'un a l'autre une fois la voie commencée. Mais qu'aurait-on dit alors si certains défenseurs d'un projet avaient accusé leurs adversaires de vouloir faire avorter l'entreprise parce qu'ils ne tombaient pas d'accord avec eux sur le choix du col à traverser? Qu'aurait-on dit des grands chefs des armées de la récente guerre, parce que leurs opinions différaient parfois quant aux tactiques à employer sur les champs de bataille? Mais les grands généraux se seraient mutuellement accusés de manquer de loyauté et d'impartialité envers leur commune cause. Des individus qui cherchent à atteindre le même but, mais diffèrent quant aux moyens d'y parvenir peuvent bien ne pas s'entendre sur la manière de procéder. On n'obtient pas de résultats en reprenant les autres parce qu'ils ne partagent pas notre avis au sujet des moyens à employer. Je crois que cette attitude n'est partagée que par deux honorables députés du groupe progressiste et je remercie tous les autres de ne les pas avoir imités. Je n'ai pas entendu ce qu'a dit l'honorable député de Dauphin (M. Ward), mais c'est un homme qu'entend raison et je suis prêt à croire qu'il n'a pas répété ce qu'ont avancé les deux députés auxquels j'ai fait allusion. L'honorable député de Mackenzie (M. Campbell) et l'honorable député de Saskatoon (M. Evans) ont agi comme on devait s'y atendre et ont laissé entendre que mes motifs manquaient de sincérité. J'ignore quel mal ces insinuations peuvent me faire, mais je suis prêt à courir le risque de tous les maux qui pourront m'accâbler et ne pas m'en soucier. Cependant, je ne puis m'empêcher de faire observer qu'un député qui met toujours en suspicion les motifs des autres ou leur impute certaines pensées doit se garder d'être coupable de ce dont il accuse les autres.

Quant à la citation du *Saskatoon Star,* elle est exacte en substance. Quand j'ai visité la région lors de la dernière saison, en 1924, je suis allé jusqu'à Kettle-Rapids, mais j'ai vivement regretté, comme je le disais l'autre jour dans mon discours sur le budget, de n'avoir pas poussé plus loin. J'ai donné mes raisons et cette explication aurait dû suffire. Partout où je suis passé je me suis renseigné auprès du trappeur, du mineur, de l'ingénieur, et tous ont marqué leur surprise du choix de Port-Nelson. Cela m'a néanmoins fait suffisamment réfléchir pour que je change d'avis touchant Port-Nelson. Je pensais que c'était l'effet de cet esprit de contradiction qu'on rencontre parfois chez les gens désirant toujours autre chose que ce qu'on leur offre. J'ai voulu essayer de croire en Port-Nelson; parce que je voulais y croire. Je savais que nous perdrions des sommes considérables si la voie n'était pas poussé à Nelson, et désirant croire à Nelson, je suis revenu sur mes pas. J'aurais peut-être mieux fait de ne rien dire. A mon retour j'ai remarqué que ceux qui revenaient de la baie, la plupart des gens du Manitoba, n'en disaient pas bien long. Cependant, il était difficile de retourner à travers la région septentrionale de la Saskatchewan, sans donner ses impressions d'un voyage au nord et je les ai données. A cette époque je n'avait pas assez de renseignements pour justifier mes doutes sur la possibilité d'utiliser Port-Nelson. A mon retour, j'ai descendu le Saint-Laurent et, en arrivant à Ottawa, je me suis mis à approfondir la question. J'ai donné le témoignage qui confirmait l'opinion que je commençais à me former et personne n'a mis ce témoignage en doute. Même ceux qui mettent en doute mes motifs n'y trouvent rien à redire. Dans ce cas, leur cause est excessivement faible. Les preuves sur lesquelles j'ai basé mon opinion sont prises des rapports de ceux qui sont censés être au courant des faits, des navigateurs et des marins, comme le capitaine Bernier et d'autres. J'ai probablement commis l'erreur de ce médecin qui prescrivit après un examen complet de son malade et diagnostiqua différemment après un examen complet.

M. KNOX: Le ministre prétend-il que les gouvernements qui ont commencé et poursuivi les travaux ne connaissaient pas les témoignages auxquels il fait allusion?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je l'ignore; je ne suis responsable que de mes propres actes et j'ai assez d'expérience des choses de ce

monde pour savoir que les mêmes faits portent des personnes différentes à des déductions tout à fait contradictoires.

Voici maintenant quelques-unes des raisons sur lesquelles je me base. Je n'aime pas à citer, mais dans un cas comme celui-ci, il faut bien s'en rapporter aux autorités. Voici, d'après le compte rendu de l'enquête du Sénat, l'opinion du capitaine Anderson, et il y en a d'autres que j'aimerais à faire insérer aux Débats. Je ne les ai pas citées l'autre jour, mais je les citerai aujourd'hui. Je connais très bien le capitaine Anderson. Je demeure dans la même maison que lui depuis trois ans et je me suis souvent entretenu avec lui. Voici ce qu'il dit:

Les côtes de Port-Nelson sont toutes basses et bien fournies de petits arbres. L'arrière port est bien peu profond entre les îles Seal et le ruisseau Rock, ou le port a 3 milles ½ de large. Le fond est bien inégal et il s'y trouve d'énormes roches découvertes à marée basse.

Dans son rapport en date du 31 mars 1911, M. Stewart cite aussi le cas d'un ou deux navires incapables de décharger leur cargaison à Nelson à cause de la mer. Une fois, un navire sur ses deux ancres fut quand même obligé de faire machine avant à toute vitesse durant quarante-huit heures pour résister aux vagues, après dix jours d'attente, il fut obligé d'aller décharger à Churchill sa cargaison destinée à Nelson.

Je prétends, monsieur l'Orateur, que si nous commettons une erreur en choisissant le mauvais port, l'entreprise est finie pour cette génération. Nous avons assez de difficultés à parvenir au bon port sans choisir le mauvais. Voilà pourquoi je veux m'assurer s'il y a un meilleur port, et je le crois, que Nelson.

J'ai parlé du témoignage de M. D. W. McLachlan que l'on trouve, page 26 du rapport du comité du Sénat. Nous avons déjà entendu parler de lui. L'on dit qu'il a changé d'opinion. C'est permis. Voici ce qu'il dit de Churchill dans son rapport:

L'arrivée à Churchill me parut un pique-nique, comparée aux difficultés rencontrées à Nelson au point de vue technique.

Il en parle comme d'un pique-nique. Je cite chaque autorité. Voici ce que M. McLachlan dit du dragage:

Nous avons fait peu de dragage à Port-Nelson comparé à ce qui reste à faire. L'outillage que nous y avions ne convenait pas du tout pour ce genre de travaux. Depuis des années, même avant la guerre, nous avions absolument besoin de deux dragues à cuiller, mais le Gouvernement ne voulait pas les acheter. La guerre est finie, disait-il, et nous ne voulons pas nous lancer dans d'autres dépenses. En conséquence, nous avons musé et nous n'avons réellement pas commencé à draguer. Je déclare que le dragage à Nelson coûtera deux fois et demi plus cher que n'importe où ailleurs. Nous ne pouvons dire ce qu'il coûterait pas même en nous basant sur le prix de revient du dragage déjà exécuté.

M. DUFF: Ce qui veut dire que le coût en serait plus élevé.

[L'hon. M. Motherwell.]

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui. Personne ne peut en prévoir le coût, même en se basant sur le creusage antérieur, parce que le chenal se modifie constamment. Je ne crois pas que M. McLachlan ait changé d'opinion sur ce point. Je n'en citerai pas plus long de M. McLachlan. Il existe un navigateur et exploiteur de l'Hudson du nom de Freakley. Il dit, page 38:

Nelson n'est pas un port naturel mais une rade exposée à tous les temps.

Les honorables députés des Provinces maritimes pourraient me dire ce que cela signifie. Le capitaine Freakley continue:

Le navire jette l'ancre à un mille et demi environ du rivage et la marchandise est transportée à terre sur des allèges.

L'un est un port naturel et l'autre, artificiel.

Nous savons ce que c'est que des ports artificiels en Canada. Nous avons quelques ports. De grandes erreurs ont été commises par suite des avis d'ingénieurs du service technique. J'estime beaucoup ceux-ci, mais je leur préfère les navigateurs. Je veux parler du fameux quai d'Halifax. Je ne crois pas qu'il n'y ait nulle part de plus beau port qu'Halifax, et cependant l'on y a commis une erreur énorme à propos de ce quai. Nous avons un autre port semblable,—j'hésitais presque à le dire,—l'avant port de Victoria, aussi beau que celui d'Halifax, où l'on a gaspillé beaucoup d'argent, parce que l'on a procédé trop vite. Etant donné ce que je viens de citer, allons-nous continuer de la même manière?

M. KNOX: L'honorable député prétend-il que nous avons été trop vite?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui, quant à Nelson, et je vais le prouver dans un instant.

M. KNOX: Cette question est à l'étude depuis 1910.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je veux parler du changement des plans et des diverses mesures prises. Je prétends que si les autres exemples que j'ai cités sont mauvais, cet endroit est encore dix fois pire comme port de mer. En somme, que faut-il pour construire un port? Les honorables députés me pardonneront si je commets des erreurs sous ce rapport, car j'ai vécu à l'intérieur du pays toute ma vie, et je n'ai pas eu l'occasion de respirer beaucoup la brise saline de la côte, mais d'après les lectures que j'ai faites, il me semble qu'il faut assez de terrain et assez d'eau pour construire un port. Maintenant, avons-nous suffisamment des deux? Dans le cas de Nelson, il nous faudrait construire au large, à plus d'un demi-mille, construire une île artificielle pour le port et y placer les élévateurs. On

nous demande de construire un port, et ce, en dépit de tous les autres risques. Il nous faut courir le risque de n'avoir pas assez de terrain, et certainement pas assez d'eau. L'eau à cet endroit est peu profonde et basse, puis il nous faut compter avec tous ces bancs de sable. Vraiment, il n'est pas nécessaire d'être marin pour comprendre qu'il vous faut ces deux éléments en abondance, la terre et l'eau, pour construire un port. Qu'est-ce qu'un port? Est-ce un abri pour les navires? Où est l'abri dans ce cas? Laissons les autres points de côté mais où est l'abri? Puis, nous manquons de terrain à cet endroit. Il nous faudrait bâtir une île artificielle. Cela peut se faire; cela s'est déjà fait et peut se faire de nouveau si vous voulez dépenser assez d'argent, mais où est l'eau? La navigation est bien difficile si vous n'avez pas d'eau. En plus de l'eau, il vous faut un endroit sûr pour mettre les navires à l'abri. Où est l'abri dans ce cas? Quelqu'un prétend-il qu'il existe un abri naturel? Est-ce une rade naturelle? Ce port ressemble-t-il à celui de Prince-Rupert, un des plus jolis au monde? Les conditions naturelles en font-elles une rade ou autre chose de ce genre? Je n'ai rien vu sur les cartes, et personnes ne m'a jamais rien montré quoi que ce soit qui indiquât que ce fût un port naturel. Il n'y a rien pour abriter les navires si ce n'est la brume du matin. Ce qui est des plus importants dans un port c'est l'abri où les navires peuvent jeter l'ancre, non seulement en vue du déchargement de leur cargaison, mais en vue de chercher refuge contre la tempête. Je ne vois pas où un navire pourrait se mettre à l'abri d'une tempête à Nelson. J'ai vécu sur la prairie presque toute ma vie, et je me vois au milieu d'une tempête sans autre abri que ce qu'offre Nelson. Je passerais une mauvaise nuit.

Puis, comme nous manquons de terre, d'eau et d'abri à Nelson, nous ne manquons pas de dragage. Je vous ai donné tous ces faits; est-ce suffisant? Vous n'avez qu'à penser au fleuve Nelson qui déverse ses eaux et ses débris depuis un siècle et continuera son œuvre pendant tous les siècles à venir pour aller rencontrer les eaux de la marée montante. Il y a un endroit.... l'appellera-t-on le point mort? Il doit avoir énormément de sédimentation. Notre propre jugement nous dit, si nous savons quelque chose de ce qui se produit sur la rivière Saskatchewan, que ce chenal va subir les effets de l'érosion peut-être pas chaque année, mais presque chaque année. Considérant ces faits, si vous voulez donner de l'emploi aux dragues du Gouvernement—et ceux qui ont déjà vu les dragues du Gouvernement à l'œuvre savent qu'il ne faut pas grand chose quelquefois pour les tenir occupées; elles prennent leur temps, du moins, d'après moi—vous avez une bonne occasion de les employer jusqu'à la fin des temps. Je ne vois pas comment vous pouvez y échapper; et cependant certains honorables députés m'adressent des reproches parce que je mentionne ces faits. Si nous commettons l'erreur de ne pas choisir ce port naturel, le projet est perdu pour toujours. Je veux en voir la réalisation avant de mourir, mais je ne veux pas faire un seul pas dans la mauvaise voie. Il nous faudra prendre des risques, mais il est inutile de nous précipiter dans ceux qu'offre Port-Nelson. Si quelqu'un désire me critiquer, qu'il s'en prenne à ces faits et non aux motifs qui me guident. J'ai autant droit, il me semble, d'être considéré comme sincère sur cette question que quiconque et je ne vois pas pourquoi il en serait autrement. J'ai passé ma vie dans l'Ouest et j'ai l'intention d'y retourner pour le reste de mes jours lorsque je serai libre.

M. LADNER: De quels motifs voulez-vous parler?

L'hon. M. MOTHERWELL: Ils ne méritent pas d'être cités de nouveau. J'en ai parlé il y a un instant. Il est bien difficile de passer un homme aux rayons X et de dire quels motifs l'animent, et je me soucie peu de revenir sur le sujet. Je les communiquerai à mon honorable ami plus tard. Poursuivons, Voici ce que dit le capitaine Bernier de Churchill:

> Je préférerais Port-Churchill car un navire peut entrer et se trouver immédiatement dans le port. A Nelson, il vout faut jeter l'ancre au large; avant de pouvoir entrer, il vous faut courir tout ce danger. Supposons que vous faites des travaux de dragage et que le printemps prochain est chaud et que la fonte des neiges est abondante, votre chenal se remplit de sable et le courant se creuse un autre lit. Vous en êtes quitte pour tous vos travaux. A Churchill, vous avez de l'eau en abondance. Naturellement, il faudrait certains travaux de dragage, mais le port forme une rade. Ici (indiquant Port-Churchill sur la carte), vous avez l'œuvre de la nature, et à travailler contre la nature, on ne gagne rien.

Nous avons des témoignages concernant les ports artificiels, mais, comme le disait le capitaine Bernier, dans son témoignage devant la commission royale sur les grains, le Canada est trop pauvre pour avoir un port comme celui-là. Est-il un partisan du projet de la baie d'Hudson qui désire délibérément fermer les yeux et aller à tâtons vers Nelson quand il a devant lui ces faits incontestables?

Je n'admets pas tout ce qu'ont dit les honorables députés de King (I.P.-E.) (M. Hughes), et de Brome (M. McMaster), mais la grande objection, surtout pour l'honorable député de

King, c'est Nelson. Il sait ce que c'est qu'un port; il demeure sur le littoral et il a pris quelques-unes des déclarations de certains honorables députés de l'autre côté de la Chambre pour prouver que selon lui, d'après ces témoignages même, le port de Nelson n'est pas bon. Je crois donc que, pour convaincre l'Est du Canada qu'il faut pousser ce projet de l'avant, la grande difficulté est l'impossibilité de faire de Nelson un port pratique. A quoi sert d'aller là si nous nous fourvoyons dans une impasse?

Je n'approuve pas du tout le raisonnement de l'honorable député de Brome. Selon lui, la baie d'Hudson ne peut être ouverte à la navigation durant plus de trois mois au maximum. Il prétend même que ce doit être de six semaines à deux mois. Le capitaine Bernier prétend qu'elle sera ouverte durant quatre mois, et il a ajouté dans son témoignage que, si vous avez la T.S.F. et tous les autres moyens possibles pour faciliter la navigation, et si vous voulez ajouter 10 p. 100 au coût de construction des navires en ayant des plaques d'acier plus fortes, il n'y a pas de doute que la durée de cette période ne soit portée à quatre mois et demi.

Il a été dit, dans les journaux de l'Est, non pas pour tromper, mais parce qu'on ne connaissait rien de la question, que l'on ne pourrait expédier le grain l'année même de sa production. Si l'on avait prétendu qu'il n'est pas praticable d'emmagasiner le grain là parce qu'il faudrait peut-être attendre jusqu'à juillet de l'année suivante, cela pourrait être justifiable. Mais songez que notre grain commence à partir de Montréal vers le premier septembre ou le dernier jour d'août. Notre grain partira de Port-Nelson ou de Fort-Churchill, selon que l'on construise l'un ou l'autre port, aussitôt qu'il partira de Fort-William et dix jours avant de partir de Montréal, car il lui faut faire mille milles de plus pour atteindre Montréal. En conséquence, le mouvement du grain de l'année commencera à Port-Nelson ou à Fort-Churchill, selon que l'on choisisse l'un ou l'autre, dix jours avant que le grain quitte Montréal pour traverser l'Atlantique. Combien de temps le port de Montréal est-il ouvert de plus que ces ports? Le plus que l'on prétend, c'est un mois et dix jours.

Il y en a qui prétendent que la navigation dans le détroit d'Hudson plus tard que le premier novembre n'est pas sûre. Le capitaine Bernier, dans son témoignage, dit le milieu de novembre; si nous acceptons cette date, cette navigation sera fermée environ vingt-cinq jours avant la fermeture du port de Montréal. Si vous en déduisez les dix jours, il reste quinze jours. Vous n'avez donc que quinze jours de plus pour expédier le grain par Montréal que par la baie d'Hudson, l'année même de sa production.

D'autre part, je ne crois pas que ce soit une aussi bonne place pour emmagasiner le grain en hiver qu'à Fort-William. Il n'y a pas de doute qu'il ne faille garder en entrepôt une certaine quantité de grain jusqu'à juillet ou le premier d'août de l'année suivante, et c'est là qu'il faudra tenir compte du long entreposage et des intérêts. Mais si nous pouvons expédier une certaine quantité de grain l'année même de sa production, ceci nous aidera dans le plus fort du mouvement du grain vers Buffalo, Montréal et Vancouver. C'est alors qu'on aura le plus besoin de ce débouché, et non pas dans le printemps. Les autres routes peuvent se charger du transport du blé le printemps, mais si nous progressons comme nous le pouvons et comme nous devrions le faire, nous devrions être capables de produire des cargaisons suffisantes pour tenir la route de la baie d'Hudson entièrement occupée sans retirer un seul boisseau de Montréal, Buffalo ou de Vancouver.

Chaque chemin de fer que j'ai vu se développer dans l'Ouest depuis une quarantaine d'années s'est invariablement constitué lui-même sa propre clientèle. Il a tellement aidé au développement de la région qu'il traverse qu'avant son achèvement ou avant l'établissement de son terminus, ce développement avait progressé suffisamment pour produire les marchandises nécessaires à alimenter le service de transport de cette nouvelle ligne et le nouveau débouché. C'est ce que nous avons vu avec le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc, le Nord-Canadien et toutes les autres lignes construites dans cette région. Ils ont produit ce qu'il fallait pour alimenter leur service de transport.

J'ignore jusqu'à quel point l'honorable député de Saltcoats (M. Sales) a raison de dire que la crainte de voir réussir cette route porte certaines gens à s'y opposer. Qu'on me permette de dire à tous que, pour développer nos ports, il faut développer la région qui en est tributaire. Selon moi, la grande masse du grain, d'ici à plusieurs années, va passer par les routes de l'Est, soit par Buffalo, soit par le canal Welland quand il sera terminé, car il n'y a pas de doute qu'alors l'attraction ne le porte de plus en plus vers Montréal. Mais avant que cela se produise, il faudra construire beaucoup plus d'entrepôts à Montréal, Port-Colborne, Brockville, Prescott ou en tout endroit où se font présentement le transbordement. Les élévateurs de Buffalo renferment deux fois plus d'espace que ceux de Montréal.

Quant à l'opportunité du projet, laquelle fait la substance de la résolution, je n'ai rien à dire. Je ne sais pas ce que le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) aura à dire à ce sujet; mais naturellement il parlera au nom du Gouvernement. Je parle seulement du caractère pratique de la route, laissant la question du temps, qui forme l'essence de la résolution, au ministre des Chemins de fer. Vous vous rappelez que ce grand projet fut lancé par le gouvernement libéral dirigé par sir Wilfrid Laurier, qui aurait dit que, encore qu'il y ait doute au sujet de l'utilité pratique de la route de la baie d'Hudson, cela devait être la rançon de l'harmonie nationale au Canada. Et n'a-t-on pas fait beaucoup pour atteindre ce but élevé? On l'a fait par la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien, dont le succès éventuel était le sujet d'autant de doute que, aujourd'hui, celui du chemin de fer de la baie d'Hudson. Avez-vous jamais entendu parler d'un grand projet, entrepris en aucun temps, que ce fût le canal de Suez, le canal de Panama, le chemin de fer du Pacifique-Canadian ou toute autre grande entreprise, dont plusieurs personnes ne doutaient pas, en toute bonne foi, du succès? Il en est de même pour celui-ci.

Je ne reprocherai pas à mes amis du parti libéral venant de l'Est leurs opinions différentes des miennes, bien qu'elles soient un peu entachées de régionalisme. Certains d'entre eux ont des vues saines sur les questions maritimes en général, et, s'ils examinent les témoignages relatifs à Port-Nelson, ils en arrivent aux mêmes conclusions que moi, un homme de l'Ouest, en ce qui concerne ce port en particulier. Si je ne me trompe, une députation s'en vient à Ottawa actuellement, et je crois que, en général, les délégués font une utile propagande en faveur du projet. Mais je leur conseille de ne pas se quereller avec tout le monde s'ils veulent arriver à quelque chose. S'ils voient que certains de leurs amis ne partagent pas leur opinion quant aux moyens à employer pour atteindre l'objet en vue, ils ne devraient pas être disposés à se quereller. Je dis sans détour qu'il serait fatal, dans l'état où en sont les choses, de choisir le mauvais port. Rien ne justifie le retard d'un nouvel examen. Il faudra travailler plus d'un an pour reconstruire les travaux exécutés aux rapides de Kettle. Il sera nécessaire également de faire des travaux considérables, non seulement sur la voie, mais aussi aux lignes télégraphiques, entre la borne milliaire nº 214 et les rapides de Kettle, soit une distance de 116 milles, et cela doit se faire en même temps que la reconstruction. Si on le désire, l'on peut faire un nouvel examen des mérites respectifs de Churchill et de Nelson, et si cet examen est favorable à Nelson, il n'y aura pas autre chose à faire que de choisir cet endroit.

Mais n'avons-nous pas obtenu de renseignements récents? Je me rappelle avoir entendu parler d'une tempête, il y a peu de temps, et je crus alors que cela n'était que de la propagande; car je me méfie autant qu'aucun membre du groupe progressiste de tout ce qui se fait au sujet de cette entreprise, et quand je vis cette dépêche dans les journaux du pays, je crus qu'il s'agissait de propagande. Mais j'étais injuste, car il y eut une grosse tempête; je ne veux pas en raconter les détails; il n'y avait rien d'inquiétant au sujet de la nouvelle qui nous parvint en mars; mais je sais que les derniers rapports sont plutôt déconcertants. Quoi qu'il en soit, il y eut une tempête et les dragues et les navires réunis dans le prétendu havre furent arrachés de leurs amarres. Je ne sais où ils allèrent, mais on s'occupe de les ramener à leur poste. Est-ce là un havre? Je pensais qu'un havre est un endroit où les navires sont à l'abri, mais naturellement l'on n'a pas terminé les travaux au port Nelson; on n'y a dépensé qu'environ 6 millions de dollars jusqu'à présent. Mais on me dit que Churchill présente plus d'avantages naturels que n'en présente et n'en présentera jamais Nelson.

Il est un autre aspect de la question que nous devrions étudier sérieusement; c'est que les travaux exécutés actuellement à Nelson, c'est-à-dire le pont de chevalets construit jusqu'à l'île artificielle, ne constituent pas le début des travaux; on a commencé par construire une écluse à l'intérieur en terre ferme et d'y amener l'eau. On a dépensé dans ce but une grande somme d'argent; mais on jugea qu'il était préférable de construire ce pont de chevalets que de tenter d'amener l'eau à ce quai. De sorte qu'on a changé d'avis à cet égard; l'on peut maintenant trouver un moyen de se rendre au chenal. Mais, vraiment, je ne sais comment l'on pourra maintenir le chenal à sa place.

Je ne m'attarderai pas à ce point-ci, mais je veux quand même présenter la question. A cette phase-ci n'est-ce pas une affaire d'honneur national de poursuivre la reconstruction aux rapides Kettle en songeant à ce qui a déjà été accompli? Comme l'a laissé voir le député de King ce sera un grand avantage pour nous si nous pouvions nous rendre à Churchill, endroit que nous finirons par obtenir, et que ce choix se trouve justifié. Vous n'avez pas d'idée de ce que cela pourrait être pour l'Ouest. Est-ce que cela vaut la peine d'être essayé? Y a-t-il risque plus grand à faire cet essai qu'il n'y en a eu à tenter d'autres grands projets? Je ne le crois pas; et quand 80 p. 100 du chemin sont construits, ce serait une bévue de reculer. "Quiconque met la main à la charrue

et regarde en arrière n'est pas propre au royaume de Dieu". Cela équivaudrait à la même chose en partant au figuré, à tout événement.

Je n'ai rien dit des dangers de la navigation. Il m'a été donné de traverser l'Atlantique qu'une seule fois, mais j'ai vu des icebergs, et si le pilote en eût eu moindrement l'envie nous aurions pu aller nous heurter dessus en tout temps, car ils pullulent dans le nord de l'Atlantique. Seulement, cela veut-il dire que nous ne pourrions pas traverser l'Atlantique? Nous avons entendu parler du naufrage du *Titanic*, à coup sûr il n'est pas allé, de propos délibéré, se ruer sur un iceberg. Et parce que le *Titanic* a péri est-ce une raison pour condamner l'Atlantique? Pas du tout. Avec ce que l'on est parvenu à faire avec le radio et avec les divers signaux contre les brouillards et les phares qui existent de nos jours, la navigation est devenue à peu près sûre. Voyez de quoi le Saint-Laurent est pourvu. L'hiver dernier je me trouvais à Prescott et j'y ai vu un grand établissement consacré à la fabrication de tout ce qui sert à la route du Saint-Laurent et c'était merveilleux. De sorte qu'on ne saurait faire de comparaison entre ce que l'on peut faire aujourd'hui, même en pleine mer en furie, et ce qui a pu se faire il y a des années. Le nautonnier et le pilote sont sans cesse avertis du danger et grâce aux découvertes modernes ils savent exactement où la glace se trouve; et, de propos délibéré ils n'iront pas donner de la tête sur un iceberg, ni s'aventurer imprudemment dans un autre danger

Pour terminer je dirai: nous devons reconstruire le chemin aussi vite que possible jusqu'aux rapides Kettle, parce qu'un chemin ne peut toujours pas résister; si on ne l'entretient pas constamment il va se démantibuler. A coup sûr ce chemin ne pourra pas rester ce qu'il était il y a six ans; il se détériore continuellement. Si chaque année nous dépensons quelques milliers de dollars pour ce chemin, nous pourrions en dépenser durant cent ans sans profit, parce que les réparations se détérioreront au fur et à mesure. Nous devrions alors, nous rendre jusqu'aux rapides Kettle, selon que l'état de nos finances nous le permet, pour faire la correspondance avec le mille 214, et nous devrions nous occuper aussi de la reconstruction des lignes télégraphiques qui sont dans un pitoyable état, aussi bien que de la réfection du chemin que l'action de la gelée et de l'eau a fait lever. Comme l'a soutenu mon honcrable ami de Saskatoon et de Mackenzie il ne faut plus retarder. Si c'est le désir qu'on procède à cette construction en même temps que celle du chemin jusqu'aux rapides Kettle, on pourrait mettre la question à l'étude. Monsieur l'Orateur, je me suis souvent demandé pourquoi l'on n'avait pas fait ce que je vais proposer. Je ne veux pas faire de reproche à ceux qui ont parlé avant moi, mais il me semble, il n'est pas d'agriculteur qui ne sache, qu'il n'y a rien comme de faire l'essai de sa charrue ou sa lieuse en plein champ avant d'en juger. Alors n'aurait-il pas été logique, et relativement facile de charger de blé, un ou deux transatlantiques, aussi gros que possible pour naviguer plus sûrement sur ces eaux à peu près inconnues, puis de les amener à la côte du Labrador pour de là se mettre en route à travers les détroits, pour Fort Churchill, et si vous l'aimez mieux, voir aussi approximativement que possible comment on peut arriver à Port-Uelson, et enfin pour voir combien de temps il faudrait pour atteindre Liverpool? Serait-ce une folie que de faire cet essai? Je ne puis le croire. De grâce, qu'on ne s'indigne pas de ce qu'on peut faire pour trouver un moyen de se rendre en plus de sécurité à Port-Nelson. Sûrement, il s'agit de "sécurité d'abord", et c'est ce qui doit nous guider dans la décision à prendre; nous devons bien prendre garde avant de faire le saut, pour ne pas compromettre toute l'entreprise avec un faux pas à ce moment-ci; surtout quand ce travail d'enquête peut être commencé en même temps qu'on continuerait les 116 milles à faire de ce chemin.

M. BROWN: Monsieur l'Orateur, en écoutant le discours de l'honorable ministre de l'Agriculture, sur le budget, alors qu'il émit des doutes à savoir si Port-Nelson serait le meilleur terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, j'ai été fort désappointé, car j'arrivais précisément d'une très nombreuse assemblée tenue à Winnipeg sous les auspices de l'association "On-the-Bay". Quiconque eût participé à cette réunion eût été frappé de l'intensité du sentiment favorable au chemin de fer. Je le redis, le discours du ministre de l'Agriculture m'a déconcerté, car à cette réunion on avait recommandé en termes non équivoques Port-Nelson comme terminus, et ce que j'ai pu en juger, par des gens en état de parler, en connaissance de cause et d'autorité, sur la question de savoir quel port devrait être choisi pour en faire la tête de ligne. Je n'ai pas imputé à l'honorable ministre de pareils motifs comme d'aucuns ont jugé à propos de le faire; je n'ai pas songé du tout à lui attribuer des motifs de derrière la tête. En vérité, j'ai pensé que probablement il exprimait en toute sincérité ses convictions en la matière. Néanmoins, j'ai cru alors qu'il errait, et il ne m'accusera pas d'être injuste, je pense, ni de porter contre lui une accusation non motivée, si je fais comprendre qu'il a peut-

être erré en révoquant en doute la sagesse d'avoir choisi Port-Nelson comme tête de ligne du chemin de fer.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ai peut-être commis un impair politique, j'en conviens. Cela m'arrive souvent.

M. BROWN: Je ne parle pas d'un impair politique, mais d'un impair quant à la question d'assurer le parachèvement du réseau dans le plus bref délai. C'est un impair, à mon sens, non pas que je veuille critiquer fort sévèrement les comparaisons établies entre Port-Nelson et Fort-Churchill comme ports naturels. En vérité, durant plusieurs années j'ai été porté à croire que, comme l'honorable ministre l'a énoncé, Fort-Churchill était somme toute un meilleur port naturel. Toutefois, nous avons maintenant à considérer la question non, de l'état de ces ports il y a vingt ans passés, mais de leur état actuel; et étant donné les grands travaux exécutés à Port-Nelson, les rails posés jusqu'à environ quatre-vingt-dix milles de ce port, le régalage effectué sur le reste du parcours et la somme relativement minime qu'il faudrait pour poser le reste des rails et peut-être même faire l'essai de la voie ferrée, le ministre a commis un impair, à mon avis, en amenant sur le tapis en ce moment la question des mérites relatifs de Fort-Churchill et Port-Nelson. D'après les cartes exhibées à Winnipeg, il y a quelques semaines, j'estime qu'il faudrait construire plusieurs milles de voies ferrées supplémentaires pour atteindre Fort-Churchill. Je ne sais pas au juste à quel point l'embranchement jusqu'à Fort-Churchill quitterait le régalage existant, mais selon moi, il faudrait construire une nouvelle ligne d'au moins 150 milles.

L'hon. M. MOTHERWELL: D'environ 100 milles.

M. BROWN: On a démontré aussi qu'il faudrait construire la ligne sur une crête élevée, ce qui exigerait une rampe accentuée pour atteindre le sommet de la ligne de partage des eaux, puis, comme de raison, une pente ensuite jusqu'à Fort-Churchill; tandis que le régalage existant longe le Nelson et est en pente tout du long. Pour ces motifs, le ministre a commis un impair, selon moi, en exprimant à ce moment des doutes touchant la practicabilité de Port-Nelson comme tête de ligne. A mon retour des vacances de Pâques, j'ai commencé à entendre dire qu'on imputait certains motifs au ministre, mais jamais il ne m'est venu à l'esprit qu'il fût mû par autre chose que le désir d'exprimer sa pensée à ce sujet, mais, dis-je, il m'a semblé qu'il commettait une bévue en énonçant ces doutes à l'heure actuelle.

Selon moi, il suffirait d'une somme relativement minime pour poser les rails sur les régalages existants et vu les travaux déjà exécutés à Port-Nelson, on pourrait mettre le réseau en état de faire ses preuves et démontrer de façon concluante s'il peut devenir rénumérateur ou non. A mon sens, nous ne saurions trop insister sur l'opportunité d'agir ainsi pour apaiser les sentiments de malaise et d'irritation existant dans les provinces de l'Ouest. Ces sentiments sont un fait indiscutable et ils ont sans doute une cause. Les provinces des Prairies considèrent—et avec raison, à mes yeux—que l'Est les a regardées comme de bons sujets à exploiter. On nous a privé de nos ressources naturelles, on nous a regardés comme la vache à lait du Dominion, les fabricants de l'Est ont considéré nos provinces comme leur marché légitime, réservé, à l'exclusion de tous les autres concurrents; les producteurs de fruits de la Colombie-Anglaise les considèrent aussi comme leur marché naturel, et ainsi, des deux côtés à la fois, on nous a tenus pour de légitimes sujets d'exploitation, et, naturellement, nous nous cabrons quelque peu contre cela.

Comme on l'a bien dit, nous sommes isolés au centre du continent, et la question des tarifs de transport des marchandises est pour nous de première importance—d'une importance infiniment supérieure à ce qu'elle est pour les habitants de toute autre région du Dominion, car, ne l'oubliez pas, ces prix, il nous faut les payer. La situation est telle que le prix que nous recevons de nos produits, c'est le prix du marché mondial, moins les frais de transport, et pour nos achats, nous payons le prix du marché, plus celui du transport. Par conséquent, lorsque M. J. L. Payne, dans sa brochure publiée récemment, a fait une comparaison entre les prix que nous payons pour le transport de notre blé et les prix payés pour l'expédition des marchandises dans l'Ouest, il était tout à fait dans l'erreur.

C'est nous qui payons le transport dans les deux sens. Nous recevons le prix de nos produits diminués des frais de transport quand nous sommes vendeurs, et nous payons les frais de transport en plus du prix des marchandises quand nous sommes acheteurs. On peut dire en toute sûreté que la question des tarifs de transport nous intéresse plus que les habitants de toute autre partie du pays. Si la réalisation du projet devait faire disparaître le mécontentement, il faudrait l'exécuter pour cela seul.

Je souffre d'entendre des menaces de sécession. Tout mon être se révolte contre cette idée, car je suis né Canadien. La sécession est impraticable. Ceux qui lancent le mot ne se représentent pas les conséquences d'un tel mouvement; ils ne savent pas à quoi il faudrait se décider pour le réaliser. Ils ne réfléchissent pas à ce qu'ils disent. Mais on ne peut nier que de tels sentiments soient formulés, quoique, pour ma part, je les combattrai toujours. En tout état de cause, n'est-ce pas suffisant que les citoyens s'en préoccupent et cherchent à en découvrir la raison?

Pourquoi parle-t-on de séparation dans l'Ouest? Parce qu'on nous a exploités et qu'on nous refuse aujourd'hui cette voie de commerce. Peut-être nous trompons-nous, mais enfin le risque en vaut la peine; ce serait de l'argent bien dépensé s'il avait pour effet de faire disparaître le mécontentement et de ramener une meilleure entente entre toutes les parties de la confédération. J'ai peu à dire sur les difficultés d'exécution du projet et de la navigabilité de la baie et du détroit d'Hudson. Les avis les plus compétents sur ce sujet se contredisent à tel point qu'un mortel ordinaire doit hésiter à se prononcer d'une manière ferme soit dans un sens soit dans l'autre. Néanmoins, avec une dépense relativement légère on peut mettre la ligne à l'épreuve et décider une fois pour toutes si le projet est bon.

Il y a certains aspects de la question dont on ferait bien de se préoccuper. Parlant de nos moyens de défense, l'honorable député de Victoria (M. Tolmie) disait qu'il fallait se fortifier sur les deux rivages de l'Atlantique et du Pacifique et que nous étions indemnes du côté Nord. Il y a eu pourtant un petit incident dans l'histoire du Canada qui éclaire la question quelque peu. La vérité est que le Canada a un jour été assailli par le nord. Les autorités anglaises décidèrent un jour de fortifier Port-Churchill en y érigeant le fort du Prince-de-Galles. Pourquoi les Anglais ont-ils construit cet ouvrage? Parce qu'ils craignaient les incursions de leurs ennemis; devenus leurs amis aujourd'hui, les habitants de la province de Québec qui auraient pu venir les attaquer par le nord à un point vulnérable des possessions de l'Angleterre. Ils avaient prévu juste, puisque les Français se présentèrent effectivement devant le fort du Prince-de-Galles aujourd'hui en ruines. Comment le gouvernement anglais aurait-il cru nécessaire d'ériger un fort à cet endroit, s'il n'avait été convaincu que l'ennemi pouvait y parvenir par le détroit d'Hudson? Si le fait était possible au dix-huitième siècle pourrait-il se répéter de nos jours?

On peut souvent se faire une juste idée des mérites d'une cause en voyant ceux qui la dénoncent. On juge l'homme à ses fréquentations; on le juge avec autant de justesse par les éléments qui se liguent contre lui.

Quels sont donc les adversaires du projet? On les trouve principalement à Montréal. Il y a des indices qui ne trompent pas. Or, parmi les adversaires de la ligne de la baie d'Hudson, la banque de Montréal, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la commission du port de Montréal. On peut croire que c'est la crainte que la route de la baie d'Hudson réussisse qui pousse ces intéressés à combattre le projet. Je ne dis pas que c'est pour une raison semblable que l'honorable député de Brome (M. McMaster) est opposé au projet. Je sais qu'il a protesté contre une telle imputation. Mais il sait que les hommes sont quelquefois influencés à leur insu par des considérations de ce genre. Le fait que le chemin de fer est combattu par les intéressés que j'ai nommés suffit à démontrer qu'il est exécutable.

Montréal n'a-t-il pas un jour condamné tout essai de colonisation de l'Ouest? Si on lit l'histoire de cette région on voit que le projet de lord Selkirk d'installer des colons au Manitoba a soulevé l'opposition du haut commerce de Montréal qui voulait garder le pays de l'Ouest pour l'exploitation des fourrures. Et si ces principes guidaient les hommes d'affaires avisés de Montréal, il y a un siècle passé, nous avons peut-être lieu d'être absous si nous inclinons à croire que les mêmes considérations leur dictant l'opposition qu'ils font aujourd'hui au projet du chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. McMASTER: Ces observations s'appliquent, je le suppose, à l'honorable député de Kings, (M. Hughes)?

M. BROWN: Je professe la plus grande estime pour l'honorable représentant de King (I.P.-E.) (M. Hughes); je le crois absolument sans parti pris en toute cette affaire. Mes honorables amis de King (M. Hughes) et de Brome (M. McMaster) sont deux membres de la droite que je tiens en très haute estime; nous voyons passablement du même œil sur un grand nombre de questions.

Je désire donc, monsieur l'Orateur, m'associer de tout cœur à ceux qui donnent leur appui au projet en discussion, qui tient fort, je le sais, au cœur des gens de l'Ouest; de fait, je n'hésite pas à l'affirmer, il s'agit pour ainsi dire d'un article de foi pour nous tous. De plus, nous avons mille raisons de croire que l'exploitation de ce chemin de fer sera profitable; avec le temps, les navires sillonneront les eaux du détroit d'Hudson et la

route de la baie d'Hudson deviendra l'une des grandes artères commerciales du monde entier.

M. LEADER: Monsieur l'Orateur, la question du parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson a donné lieu à un débat annuel depuis les quatres années que j'ai l'honneur d'occuper un siège ici. On me pardonnera sans doute de prendre part au présent débat; étant donné que je n'ai jamais encore pris la parole sur cette question. A mon titre de représentant de l'Ouest, il pourrait se faire que l'on dénaturât mon attitude sur cette importante question, si je m'abstenais de la formuler publiquement ici. Si je gardais le silence en ce moment, on l'interprêterait peut-être de façon à faire croire que je vois le projet d'un mauvais œil. Mes commettants sont de tout cœur en faveur du parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson. De plus la grande majorité des électeurs de mon comté, sinon tous, sont d'avis qu'il faut prolonger le chemin de fer jusqu'à la baie. Je ne m'attarderai pas à débattre la question de savoir si l'entreprise est praticable ou non, car, pour moi, il y a longtemps que nous avons dépassé l'étape où les arguments de cette nature auraient pu être valables. Il y a des années que ce point-là en aurait dû être réglé. Ce que les gens veulent à cette heure, ce sont des actes et non des paroles. Si la question de la praticabilité du projet n'a pas été réglée, je soutiens qu'un grand crime a été commis à l'égard des contribuables canadiens du fait que nous avons jeté à l'eau des millions de dollars de l'argent du peuple. A mes yeux toutefois, l'entreprise est praticable; je crois que les sommes déboursées jusqu'aujourd'hui l'ont été à bon escient; je suis aussi d'avis qu'il est de bonne politique de débourser les deux millions de dollars nécessaires au prolongement du chemin de fer jusqu'à la baie; l'intérêt bien entendu du pays et la saine économie exigent que l'entreprise soit menée à bonne fin.

L'honorable député de Brome (M. McMaster) a déclaré cet après-midi que conservateurs et libéraux se sont servis du projet en question pour en tirer des avantages politiques depuis quarante ans.

M. McMASTER: Et maintenant, c'est au tour des progressistes.

M. LEADER: Parfaitement. Eh bien! Je dirai à mon honorable ami que le parti progressiste ne tente pas de tirer des avantages politiques de cette entreprise. Je dirai à mon honorable ami que mes commettants appuient le projet à l'unanimité et,—peu importe qu'ils soient libéraux, conservateurs ou progressistes,—ils réclament d'une seule voix le parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson. A maintes reprises, il m'a été donné de voir d'honorables députés se lever dans cette enceinte pour préconiser l'unité nationale. Or, comment peuvent-ils espérer d'avoir un Canada uni si l'on refuse de rendre justice à une partie du pays? Nous, les gens de l'Ouest, croyons que nous avons droit au parachèvement immédiat de cette voie ferrée. Je n'ai pas l'intention d'en dire plus long. Il me tarde de reprendre mon siège afin d'entendre l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) nous dire comment il gardera le détroit d'Hudson ouvert à la navigation pendant trois jours.

M. DUFF: Je ne puis résister à l'invitation de mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Leader), qui prêche si énergiquement l'économie des deniers publics. Bien que toutefois, il ait prêché l'économie ces jours derniers, je vois que ce soir il vire de bord. Pour me servir d'un terme de marin, il essayait de serrer le vent l'autre soir. Aujourd'hui, il navigue toutes voiles dehors par un vent largue et, s'il ne met en panne je crains fort qu'il ne lance son navire sur les écueils, en préconisant comme il le fait l'économie d'une part et de l'autre, le parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson.

J'admets toutefois l'exactitude de l'une des observations qu'a faites l'honorable représentant de Portage-la-Prairie. Il a eu raison de dire qu'il a entendu trop de discussion autour du projet de la baie d'Hudson depuis les quatre années qu'il occupe un siège ici. Cette observation est suffisamment importante à mon sens pour nous autoriser à conclure que les 235 représentants du peuple ne font rien d'utile en consacrant une journée à chaque session à la discussion d'un projet auquel personne ne voit goutte. Et je fais cette assertion avec le plus grand sérieux. Nous avons entendu à maintes reprises le pour et le contre de cette question. Nous avons entendu les honorables membres du groupe progressiste soutenir que le projet est praticable. Au dire de mes honorables amis, il faudrait aller de l'avant et compléter cette voie ferrée jusqu'à la baie d'Hudson; de plus, il faudrait construire des quais à Port-Nelson et exécuter des travaux considérables de dragage. Après cela, les navires pourraient fréquenter le port de Nelson et transporter par cette route le blé et de bétail de l'Ouest. Nous avons aussi entendu l'opinion du ministre de l'Agriculture M. Motherwell) qui approuve fortement le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson excepté qu'à cet égard il n'abonde pas dans

le sens du groupe progressiste. Il pense qu'il ne serait pas sage de mettre ce projet à exécution avant de savoir si Port-Nelson est propice ou non. Le ministre de l'Agriculture en est venu à une conclusion raisonnable et a prouvé par les témoignages qu'il a lus que ce serait une erreur de poursuivre les travaux avant que nous sachions si Port-Nelson est un port convenable ou non. D'un autre côté, des honorables députés de ce côté-ci de la Chambre, tels que mon collègue de Brome (M. McMaster) et celui de Kings (M.Hughes) se sont opposés au projet.

Inutile d'exprimer mes opinions puisqu'elles sont bien connues. Je n'ai aucune connaissance de la baie d'Hudson elle-même mais je suis allé aussi loin que le cap Chidley, qui est à l'entrée du détroit d'Hudson, et, avec le peu de renseignements que je possède et ce que j'ai appris de ceux qui ont visité la baie d'Hudson—travaillant sur des dragues ou se trouvant à bord de navires qui transportaient des approvisionnements—d'après ce que j'ai appris du capitaine Read, qui était sur le *Minto* et du capitaine Bartlett, qui a voyagé à bord du *Bellaventure*, et d'autres marins, —j'en ai conclu que nous ne devrions pas dépenser un dollar de plus—tant que nous ne saurons pas si ce projet est praticable ou non. Que mes amis de l'Ouest sachent bien que si j'étais convaincu de la possibilité de cette entreprise, que des quais et des jetées convenables pourraient être construits à Port-Nelson, et que des steamers pourraient pénétrer dans la baie d'Hudson, non seulement trois jours par année mais une seule journée,—ce qu'ils ne peuvent faire à l'heure actuelle,— si j'étais certain que des navires pouvaient avoir accès en toute sécurité dans cette baie en aucun temps de l'année, je serais porté à voter en faveur du projet. Mais je sais qu'il n'est pas un seul jour—encore moins trois jours ou six semaines ou trois mois de l'année—comme l'a dit l'honorable député de Brome—où il n'y a pas de glace dans le détroit d'Hudson et où les steamers ne soient pas en danger soit en entrant dans le détroit ou en en sortant. En dépit du conseil de l'honorable député de Lisgar (M. Brown) qui dit qu'à moins que nous ne donnions suite à ce projet, l'Ouest se séparera du reste du pays, ou quelque chose de ce genre, je vous le demande, est-il prudent de dépenser un seul sou de plus avant que nous sachions à quoi nous en tenir sur la praticabilité de cette entreprise? Mon collègue de Lisgar a laissé entendre ce soir que l'Est est opposé au projet.

M. BROWN: Il l'est.

M. DUFF: Mon honorable ami peut-il me nommer une seule personne de l'Est qui serait opposée à ce projet s'il était possible?

M. BROWN: "Si le projet est possible." Est-ce juste de poser la question à ce point de vue?

M. DUFF: Mon collègue a dit qu'il y avait des personnes dans l'Est qui condamnaient ce projet même s'il était praticable, mais a-t-il mentionné un seul nom?

M. McMASTER: Qui craignent de la voir réussir.

M. DUFF: Que mon honorable ami donne un seul nom.

M. BROWN: J'ai nommé ces personnes.

M. DUFF: Qui?

M. BROWN: Les capitalistes de Montréal.

M. DUFF: La population de Montréal est de sept cent mille âmes. Mon collègue peut-il mentionner un seul citoyen de cette ville ou d'ailleurs qui s'opposerait à l'entreprise si elle était possible. Il ne le peut pas, et, l'honorable député de Kings (M. Hughes) l'a mis à quia. Je suis en faveur du projet s'il est faisable. Je serais heureux de voir le grain passer par la baie d'Hudson si c'était possible.

M. BROWN: L'honorable député aura-t-il la naïveté de supposer que quelqu'un osera s'opposer au projet après l'avoir déclaré praticable?

M. DUFF: Mon honorable ami a porté l'accusation à laquelle j'ai fait allusion. Il a, ce soir, dit certaines choses, que je n'approuve pas et qui ont été fort mal exprimées.

Une VOIX: Au sujet de l'union des Eglises.

M. DUFF C'en était une, oui. Je ne prétends pas que mon collègue l'ait dite. Au cours du débat cet après-midi, j'ai remarqué que quelques honorables députés ont comparé la route de la baie d'Hudson avec celle du port de Montréal en assurant que la première était aussi praticable que la deuxième.

Un DEPUTE: Très bien! très bien!

M. DUFF: Quelqu'un, je crois que c'était l'honorable député de Saskatoon (M. Evans) s'est exclamé: "Très bien", indiquant ainsi qu'à son sens la route de la baie d'Hudson est aussi pratique que celle du Saint-Laurent. Je maintiens qu'à tous les jours de l'année il y a de la glace dans le détroit d'Hudson et que dans le fleuve Saint-Laurent il n'y a de la glace que pendant quatre mois de l'année. Le

moyen alors d'établir une comparaison entre la baie d'Hudson et le Saint-Laurent?

M. WARD: Mais comment se fait-il que l'honorable député connaisse ces choses-là?

M. EVANS: Tout à l'heure l'honorable député a dit qu'il ne savait pas.

M. DUFF: Je n'ai rien dit de la sorte. J'ai dit que les renseignements qui m'étaient parvenus, de même que ma propre expérience des eaux jusqu'au cap Chidley, où très, très souvent on ne voit pas un pouce d'eau, que le projet me semble irréalisable. Mais je sais, d'après tous les rapports que nous avons reçus,—et cela personne ne le contestera,—qu'on trouve de la glace dans le détroit d'Hudson tous les jours de l'année; et tout le monde sait que dans le Saint-Laurent il n'y a de la glace que pendant quatre mois de l'année. Les gens savent aussi qu'à une certaine saison de l'année il est donné avis de la fermeture de la navigation sur le Saint-Laurent et pas un vapeur, pas un voilier ne tentera de remonter ni de descendre le fleuve. Il en est de même des Grands-lacs. On ne saurait établir une comparaison entre les voies de navigation des Grands-lacs et celles de la baie d'Hudson parce qu'à une certaine saison de l'année la surface des Grands-lacs est entièrement congelée; mais vers le 1er décembre le département de la Marine signifie officiellement aux intéressés que la navigation est fermée jusqu'au printemps et alors on enlève les bouées. Voilà la différence. Pendant huit ou neuf mois les eaux des Grands lacs sont navigables depuis Fort-William jusqu'à l'est. Peut-on en dire autant de Port-Nelson ou de Fort-Churchill? Non pas. Il n'y a pas dans l'année un seul jour où le détroit d'Hudson soit libre de glace et que la navigation ne soit pas périlleuse. Je ne veux pas scruter trop avant cette situation; seulement j'ai ici le journal de bord d'un navire qui a fait tout le voyage; tout y est depuis le départ jusqu'au retour, et ce document me démontre une fois pour toutes que le présent projet est irréalisable et qu'il nous faut des preuves autrement convaincantes du contraire avant de débourser les deniers publics. J'ai des photographies qui montrent qu'un navire fut pris dans les glaces et immobilisé pendant six semaines. Le vapeur *Discovery* fut pris dans les glaces au large du cap Chidley, à l'entrée du détroit d'Hudson, depuis le 24 juillet jusqu'au 5 septembre 1918. le bâtiment fut complètement immobilisé pendans ces six semaines; et quiconque examinerait le bâtiment en question reconnaîtrait que c'est un excellent navire, bien construit, qui aurait dû se frayer un passage parmi les glaces. La photographie porte la signature du capitaine Mead qui commandait le navire. Et pourtant les honorables représentants nous demandent de dépenser vingt ou quarante millions de dollars pour terminer la voie de la baie d'Hudson avant que nous ayons fait les études et les levés nécessaires. J'ai d'autres photographies prises par le capitaine Read, qu'a mentionné l'honorable député de King's (I. P.-E.) (M. Hughes) qui démontrent incontestablement quelle est la situation à différentes époques de l'année. Voici un cliché du 17 août 1915; on voit le *Minto* pris dans les glaces qui le couvrent jusqu'à ses ponts supérieurs. Une autre photographie montre le phare de Big-Island; on voit que le détroit d'Hudson à perte de vue est rempli de glaces flottantes et cependant on veut nous faire dépenser tout cet argent sans étudier la question plus à fond.

Je ne parlerai pas plus longtemps; car la preuve est suffisante, des deux côtés, quant à cela. Les uns prétendent que le projet n'est pas pratique; les autres maintiennent qu'il l'est. Il nous faut arriver à une décision définitive à ce sujet. Je conçois que l'honorable représentant de Prince-Albert (M. Knox) veuille sérieusement voir faire quelque chose et qu'il soit sincèrement convaincu de l'excellence du projet. Par contre, certains d'entre nous, non pas de Montréal, Québec ou Ontario, mais d'autres régions du pays, qui n'avons aucune raison de contrecarrer le projet voudrions savoir au juste s'il est réellement pratique. Que vais-je dire? Je ne sais si le Gouvernement accepterait ma proposition; mais il incombe sûrement au ministère, à qui on expose la situation depuis quatre ans,—peut-être entendrons-nous les mêmes arguments pendant quatre autres années, et plus longtemps encore,— de faire quelque chose pour contenter les gens de l'Ouest qui veulent la réalisation de ce projet, mais qui sont très peu renseignés à son sujet. Quelle serait ma proposition? Ma première suggestion,—la session est peut-être trop avancée pour qu'on puisse l'adopter à cette heure,—serait de confier tout le problème à un comité spécial qui interrogerait ceux qui s'y connaissent parce qu'ils ont l'expérience de la navigation en ces eaux. Il me semble que la session est trop avancée pour cela. La seconde suggestion serait de nommer une commission d'enquête composée d'hommes pratiques qui connaissent la navigation et la construction d'ouvrages dans des endroits comme Port-Nelson, et entre cette session et la suivante déléguer cette commission sur les lieux pour y passer l'été, pour y rester, sur les lieux mêmes jusqu'au mois de juillet, recueillir tous les témoignages possibles d'hommes qui font la navigation de ces eaux

depuis quinze ou vingt ans, puis revenir et soumettre un rapport complet au Parlement. Je pense qu'on pourra alors déterminer si l'on doit continuer la ligne jusqu'à Port-Nelson ou Fort-Churchill et si le détroit est praticable pour les vapeurs.

M. BEAUBIEN: Si l'on envoyait cette commission là-bas pour se renseigner, comment pourrait-elle traverser les glaces?

M. DUFF: La question est sotte. Je répondrai à l'honorable député de Provencher qu'il n'est pas difficile de pénétrer dans la baie d'Hudson si l'on n'a pas d'autre objectif en vue. Autrement dit, si vous voulez y aller, prenez le train jusqu'à North-Sydney et là embarquez-vous sur un des mes petits voiliers; allez jusqu'à Terre-Neuve, longez la côte du Labrador, attendez l'occasion de pénétrer dans le détroit et vous atteindrez Port-Nelson. Vous y arriverez vers le 1er septembre ou octobre et si vous voulez y rester tout l'hiver, vous pourrez probablement revenir à temps pour la prorogation du Parlement en 1926. Mais il ne s'agit pas de cela. Pour que les vapeurs aillent là-bas y chercher votre grain et votre bétail, il faut qu'ils soient sûrs d'y entrer et d'en sortir en toute sécurité. Il faut les convaincre qu'ils peuvent y aller en dix jours et non pas y passer six mois ou un an.

M. BIRD: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discours des députés ministériels à l'encontre de ce projet. Leur raisonnement m'a un peu surpris. Non pas que je veuille douter de la sincérité des honorables députés qui ont adressé la parole. Je crois vraiment qu'ils sont sincères, mais, après tout, monsieur l'Orateur, la sincérité n'est pas une vertu absolument universelle. L'honorable député de Brome (M. McMaster) m'a particulièrement étonné. Je le reconnais comme étant un des membres les plus distingués de notre barreau canadien; aussi ai-je été surpris de le voir employer un raisonnement qui n'était certes pas celui d'un avocat. Il a effectivement mis de côté toutes les règles concernant la preuve, pour démontrer la courte durée de la navigation. Je crois que c'est le capitaine Read qui avait été faire un voyage là-bas au mois de juillet. Or, je ne vois pas comment il peut prouver quoi que ce soit au sujet de la durée de la navigation en citant le cas d'un homme qui est allé là-bas, sans seulement dire quand il est parti, ni quand il est revenu. Je suis vraiment surpris de voir mon honorable collègue présenter un argument aussi boîteux, car il ne prouve absolument rien en ce qui concerne la durée de la navigation.

M. McMASTER: Il a dit que ça lui avait pris quatre semaines pour entrer.

[M. Duff.]

M. BIRD: C'est l'époque de sa sortie qui m'intéresse.

Un DEPUTE: Est-il jamais sorti?

M. BIRD: S'il n'en est jamais sorti, il est impossible de déterminer la durée de la navigation.

M. McMASTER: On me permettra de poser une question sérieuse? L'honorable député pense-t-il qu'une voie maritime est praticable, quand, en été, il faut quatre semaines pour atteindre Port-Nelson?

M. BIRD: Je pourrais répondre intelligemment à mon honorable collègue s'il voulait bien me citer les dates.

M. DUFF: L'honorable député veut-il savoir les dates?

M. BIRD: Les dates et les détails. Je m'adresserai à l'honorable député de Brome pour les premières et à l'honorable député de Lunenburg pour les seconds.

M. DUFF: J'ai les dates auxquelles le capitaine Read est entré et sorti du détroit. Si l'honorable député est sérieux, je les lui fournirai. J'ai ici le journal du bord.

M. BIRD: Je me soucie guère du journal du bord.

M. DUFF: Je le pensais.

M. BIRD: Quand ce n'est pas cela, ce sont des icebergs. Je concède à l'honorable député de Brome qu'il est sincère en s'opposant à ce projet, mais je lui conseille de se renseigner un peu plus à fond. On peut en dire autant de l'honorable député de King (I. P.-E.) (M. Hughes). J'admire la sincérité que manifeste l'honorable député sur presque toutes les questions auxquelles il s'intéresse.

Je crois qu'il l'est également dans le cas qui nous occupe, mais tout son raisonnement s'appuie sur des citations tout à fait vagues et indéterminées. En ce qui concerne l'auteur même qu'il a cité, M. Low, personne ne penserait d'après le discours de mon honorable collègue que ce M. Low fut un ardent partisan de la route de la baie d'Hudson; pourtant il l'est, après avoir fait le voyage. C'est un homme pratique. Il a traversé le détroit un été et il en est revenu l'été suivant. Son voyage n'a pas altéré sa confiance en la route de la baie d'Hudson. Au contraire, le voyage l'a accru et, en lisant le dernier chapitre de son ouvrage on comprend qu'il appuyait chaudement le projet de la route de la baie d'Hudson et qu'il avait aussi foi en sa valeur commerciale.

L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) entre dans la même catégorie que les

honorables députés auxquels j'ai fait allusion. Il peut croire que nous, habitants des vastes plaines, ignorons tout des choses de la mer. Il peut avoir raison, mais après tout ce que quiconque sait de la mer n'est jamais considérable. Après avoir écouté les discours prononcés ce soir contre le projet, on pourrait croire qu'avant de risquer une expression d'opinion sur la voie de la baie d'Hudson, on doit sentir le goudron et porter des pantalons large des genoux. Ce n'est pas mon avis. Il est fort intéressant d'écouter ces gens pratiques. Les histoires de la mer comptent parmi les œuvres d'imagination les plus intéressantes et il n'y a pas de doute que l'honorable député de Lunenburg sait faire sa part dans ces récits. Il n'a jamais été aussi près de la baie d'Hudson que je l'ai fait, alors, pourquoi poser à la supériorité parmi nous?

M. DUFF: J'y ai été par eau et mon honorable ami y a été par terre. Voilà la différence.

M. BIRD: Les moyens d'y arriver importent peu.

M. DUFF: Au contraire. En y allant par eau on a le mal de mer.

M. BIRD: L'honorable député n'a jamais vu la baie.

M. DUFF: Je demande pardon à l'honorable député. J'ai vu la baie et le cap Childley.

M. BIRD: Ce n'est pas la baie, c'en est à cinq cents milles.

M. DUFF: Mais c'est là qu'on rencontre la glace. Il vous faut la traverser avant d'arriver à la baie.

M. BIRD: L'imagination de l'honorable député lui fait voir de la glace continuellement et cela, je le crains, a l'effet de le refroidir. Je défie quiconque a écouté ce soir le discours de l'honorable député d'indiquer sur quoi peuvent se baser ses prétentions à des connaissances supérieures à celles que nous avons.

M. DUFF: Je n'ai pas prétendu cela.

M. BIRD: Je ne crois pas ses connaissances supérieures aux nôtres parce que nous avons pris plus de temps à recueillir des faits; son discours en donne la preuve. Passant au ministre de l'Agriculture je suis heureux de constater que depuis qu'il a adressé la parole à la Chambre sur ce sujet il l'a davantage étudié. Le ministre est un de ces messieurs —et il y en a plusieurs comme cela— qui forment leurs opinions d'abord et recueillent leurs preuves après coup. C'est un procédé assez risqué, parce que les preuves sont si diverses et si contradictoires qu'il est souvent difficile de conserver l'opinion préconçue. L'autre jour, l'honorable ministre a cité des témoignages pour montrer que Port-Nelson n'était pas un port parce qu'il s'ensablait constamment et demandait un dragage continu; qu'on n'y pouvait rien construire parce que le sol est de sable, et ainsi de suite. Aujourd'hui, après avoir étudié la question plus à fond il cite des témoignages établissant précisément le contraire.

L'hon. M. MOTHERWELL: Oh!

M. BIRD: Il a cité le capitaine Bernier; en réalité il l'a cité plusieurs fois et, placé sous serment, le capitaine Bernier a déclaré que Port-Nelson ne pouvait servir comme port parce que le chenal s'ensablait. C'est pour ainsi dire toutes les preuves que possédait l'honorable ministre la dernière fois qu'il a parlé et cette opinion date d'environ quarante ans. Aujourd'hui, il cite des hommes comme M. McLachlan, des gens qui ont eu une préparation technique. M. McLachlan a habité le port pendant trois ou quatre ans et il y a fait des observations. Le ministre cite M. McLachlan et celui-ci déclare que le port ne s'ensable jamais, qu'il ne s'est pas ensablé depuis cent ans et plus et qu'il ne s'ensablera pas d'ici à un siècle. Le lit de la rivière est formé de tuf, est constamment balayé par un courant très rapide et à marée haute il y a une profondeur de 33 pieds 7 pouces à deux milles et demi de l'île. Je défie tout député de m'indiquer n'importe où—exception faite d'un ou deux cas—un port qui ait été commencé avec une réputation semblable à celle qu'a Port-Nelson aujourd'hui. Un honorable député de ce côté-ci a parlé de Liverpool, et cela m'amuse d'entendre un député comparer Liverpool et Port-Nelson. Ils n'ont rien de semblable, rien qui se ressemble. Le port de Liverpool a été creusé au quinzième siècle dans des dunes de sable. Un des premiers entrepreneurs de l'établissement de ce port a dit qu'en créant un port à Liverpool on avait voulu faire un épervier d'une buse. Il n'y a pas de buse à Port-Nelson, mais des perspectives sans égales ailleurs au monde. Il y a un chenal droit, propre et allant directement vers les docks, du moins à deux milles et demi d'eux. Quant au dragage, toutes ces assertions ne sont pas fondées; les chiffres même du Gouvernement le prouvent.

M. HUGHES: Je n'ai pas parlé du port de Liverpool, mais de l'embouchure de la Mersey qui conduit à Liverpool.

M. BIRD: C'est la même chose.

M. HUGHES: Non. Le banc de sable à l'embouchure de la Mersey a trois quarts de mille de large. C'est un banc de sable et un chenal mouvant et cela est tout à fait différent du port en haut de la rivière.

M. BIRD: J'ai vu tout cela plusieurs fois et je me rappelle bien, mais l'assertion de mon honorable ami l'enfonce davantage. Non seulement Liverpool a dû se creuser un port dans les dunes, mais creuser aussi un chenal qu'il faut, de plus, draguer continuellement. Il ne s'agit pas de cela à Nelson où il suffirait d'enlever une verge ou deux de vase et de roche sur une distance de deux milles et demi, pour faire un port.

Je ne sais trop comment qualifier cette opposition confuse que l'on a présentée aujourd'hui. Si c'est tout ce que l'on trouve à dire contre le projet, pourquoi ne le point continuer? Il me revient à l'esprit une légende qui représente bien la situation. Il y avait une fois, dit l'histoire, un réveil religieux qui ennuyait bien Satan et auquel il voulait mettre fin. Il ne savait trop comment s'y prendre, mais il avait de l'aide: un gros démon, deux de moyenne taille, et un petit. Le gros démon vint le tirer de sa perplexité et lui dire qu'il se chargeait de l'affaire: il dirait aux fidèles qu'il n'y avait pas de Dieu et tout serait réglé. Mais Satan ne se sentit pas convaincu: on ne le croira pas, se dit-il. Alors s'amenèrent les deux moyens diables qui lui proposèrent d'aller affirmer aux gens que l'enfer n'existait pas. Satan résista encore en se disant qu'on ne les croirait pas eux non plus. Le petit démon avait une autre idée. "J'irai leur dire, proposa-t-il, que tout ce qu'on leur dit est vrai, mais j'ajouterai qu'ils n'ont pas à s'inquiéter car ils ont le temps". Sans vouloir blesser personne, il me semble que dans ce cas-ci, l'honorable député de Brome (M. McMaster) a pris le rôle de gros démon, et je suis sûr que son opposition au projet n'est pas sérieuse. Les démons de moyenne taille qui sont intervenus ne produiront pas plus d'effet non plus. Mais il y a le petit démon représenté par l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) qui est plus subtil et plus insinuant. A l'encontre de l'honorable député de Brome et des deux autres députés de la droite qui l'ont combattu, le ministre de l'Agriculture appuie le projet, mais il ajoute: "ah! nous avons bien le temps". Je crois que cet argument, surtout venant d'un ministre, est le plus dangereux que l'on puisse apporter contre un projet comme celui-là.

Je ne me propose pas de retenir la Chambre beaucoup plus longtemps, car l'entreprise a été discutée dans tous ses détails depuis quatre ans, et j'ose dire que l'on n'a jamais répondu de manière convaincante à nos raisons. L'on n'a jamais tenté sérieusement de réfuter les faits que nous avons exposés de notre mieux. Nous avons procédé avec modération, bien que cela n'ait pas toujours été apprécié; du moins plusieurs d'entre nous se sont efforcés d'être modérés et d'exposer les faits dans leur réalité. Je ne crois pas que nous ayons eu grand succès et je le regrette, car ce que nous avons obtenu jusqu'à présent en fait de déclarations est si vague que nous en attendons à peu près rien. Suivant l'expression classique enfantine: bien des confitures, demain des confitures, mais jamais aujourd'hui. On a l'air de nous donner bien lieu d'espérer, mais nous n'arrivons à rien. L'honorable député de Brome (M. McMaster) n'a pu nous accuser de chercher un avantage politique, car nous nous sommes efforcés d'être justes envers le Gouvernement, au point de nous exposer parfois à la méfiance de nos gens. Nous nous y sommes pris de manière à laisser toute l'initiative au Gouvernement; nous n'avons point cherché à l'intimider ni à l'acculer dans une impasse. Il est vrai que, à la dernière session, l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Graham), par ailleurs d'un si bon caractère, a paru se fâcher contre nous, s'imaginant que nous voulions lui forcer la main. Il se trompait, ce n'était pas notre intention.

L'hon. M. GRAHAM: Il ne s'est pas laissé prendre. J'en sais un parmi vous qui s'est trouvé pris.

M. BIRD: Je ne veux aucunement nier le fait que le ministre est en mesure de prendre soin de lui-même, mais je veux lui dire ainsi qu'à la Chambre que, quelle que soit la pression qui, d'après lui, aurait été exercée du dehors auprès des membres de notre groupe, nous n'avions nulle intention alors et nous n'avons actuellement aucune intention de subir cette pression. Je crois que l'époque où la pression pouvait s'exercer du dehors auprès de notre groupe est chose du passé, et au cours des quatre dernières années, ceux d'entre nous qui ont demandé l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson ont démontré, je crois, qu'ils ne sont pas de ceux qui se laissent facilement influencer de quelque part que ce soit. Nous croyons généralement que la pression devrait se faire sentir ailleurs. Je ne crois pas que le ministre ait réellement voulu dire ce qu'il a laissé entendre à la dernière session; dans un moment d'impatience, il s'est imaginé

que nous dépassions les bornes et avions recours à un manège politique avec lui. Mais comme mon honorable ami l'a dit, il ne s'agit pas de politique dans ce cas. La plupart d'entre nous avons l'appui solide de nos commettants sur cette question; nous avons foi en ce projet parce que nous demeurons dans la région.

Maintenant, il serait intéressant de refaire l'histoire du projet si nous en avions le temps; c'est une page intéressante d'histoire qui ne fait pas honneur à ce Parlement. Il y a bien des années, au cours du dernier siècle, ce Parlement était unanime relativement au chemin de fer de la baie d'Hudson que l'on considérait comme entreprise nationale; cela ne fait aucun doute. Et on appuya cette idée en accordant de vastes subventions en terres pour le projet. Bien plus: on envoya des équipes d'exploration qui coûtèrent au pays de fortes sommes d'argent. On abandonna alors la construction de ce chemin de fer parce que les gens de l'Ouest ne s'occupèrent pas assez de l'entreprise. Aux jours de 90 lorsque ces immenses champs de blé apparaissaient partout sur les praries l'esprit des gens se tournaient vers les problèmes que présentaient la situation nouvelle. On cessa pour le temps du moins à songer au chemin de fer de la baie d'Hudson, mais au bout de quelques années la question apparut de nouveau alors que l'Ouest commençait à se peupler et les champs de blé à se multiplier; la question de la construction de ce chemin de fer fut de nouveau la question du jour et en 1906 on en fit une des questions importantes à la Chambre et tous les partis s'en mêlèrent. Il n'existe aucun doute à ce sujet. A cette époque, les libéraux s'engagèrent à le construire; les conservateurs prêchaient la même idée. Les libéraux, victorieux aux élections de 1908, commencèrent à feindre et à revenir sur leurs promesses d'élection. En 1907, je crois, les députés de l'Ouest soulevèrent la question en Chambre et en 1908 on y discuta la question comme on le fit en 1923. Comme je l'ai dit, le Gouvernement tenta de donner suite à ses promesses, mais alors comme aujourd'hui on y allait prudemment. Il existait peut-être de bonnes raisons pour procéder avec prudence, mais vous savez comme moi que le Gouvernement fut à la tête des affaires pendant trois ou quatre ans et on oublia toutes les promesses. On donna le premier coup de pelle, mais qu'est-ce que cela signifie?

L'hon. M. GRAHAM: Monsieur l'Orateur, mon honorable ami, plus que tout autre, devrait donner l'exemple de la véracité. Pendant la période au cours de laquelle il dit que rien ne fut fait on accorda le contrat pour la première section à J. D. McArthur, contrat que je signai moi-même. Le contrat pour la construction du pont au Pas, si je me rappelle bien, fut accordé et des travaux considérables furent exécutés. Si ce n'est pas là donner suite à des promesses, je voudrais savoir ce que c'est.

M. BIRD: Si l'honorable ministre veut prendre patience et oublier la question de ma véracité, je vais aborder ce point.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne veux pas que vous fassiez fausse route, mais c'est ce qui va vous arriver si vous ne rebroussez chemin.

M. BIRD: Je ne crois pas avoir donné à l'honorable ministre raison de s'inquiéter de ma véracité.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, l'honorable député a fait une déclaration que je prétends absolument fausse.

M. BIRD: Le ministre manque de patience

L'hon. M. GRAHAM: Du tout.

M. BIRD: Oui, il a pris la parole avant que j'eusse le temps de dire ce que j'avais à dire. Je n'ai pas l'habitude de voir ma véracité mise en doute, même dans cette Chambre.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député peut s'attendre à cela s'il fait fausse route.

M. BIRD: J'ai pris bien garde dans cette enquête de ne commettre aucune injustice envers le parti libéral, et j'ai débuté dans mes remarques en disant que, en tant que je sache, il existait peut-être certaines raisons pour procéder avec prudence.

L'hon. M. GRAHAM: Mais un peu plus tard...

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. BIRD: Et j'ajoutai qu'à la fin de cette législature bien peu avait été accompli.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas ce que vous avez dit. Vous avez dit que l'on n'avait rien fait pour donner suite aux promesses.

M. BIRD: Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, vous l'avez dit.

M. BIRD: Alors je reconnais mon erreur, car il était très loin de ma pensée de dire quelque chose qui ne fût pas absolument exact.

L'hon. M. GRAHAM: Tout est arrangé maintenant.

M. BIRD: J'essayais simplement de montrer que, durant ces trois années, le Gouvernement libéral n'a pas réussi à aller bien loin dans l'accomplissement de ses promesses, et je crois que c'est un fait historique. En 1911, il fut remplacé par nos amis les conser-

vateurs. Or je répète que je ne veux pas être injuste envers le parti conservateur. Pour une raison ou pour une autre, ce parti se montra plus actif que les libéraux.

L'hon. M. GRAHAM: Ils arrêtèrent les travaux.

M. BIRD: J'y arrive.

L'hon. M. GRAHAM: Ils les firent cesser dès qu'ils arrivèrent au pouvoir.

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. BIRD: Oui, je sais que les conservateurs, avec la méfiance que les partis ont ordinairement l'un envers l'autre, firent cesser les travaux durant un an afin de recommencer les investigations. Et cela peint bien le caractère du système usé des deux partis: ils ne peuvent se fier suffisamment l'un à l'autre pour continuer les travaux du pays sans interruption. Il y eut une interruption d'un an pour cette raison. Que ce fût pour une raison politique ou que ce fût pour une raison d'affaires, il y eut cette brèche d'un an. Mais après cela, les conservateurs reprirent le temps perdu en poussant les travaux avec une grande rapidité, et quiconque regarde les archives peut constater que, durant les trois ou quatre années qui suivirent, ils ne perdirent certainement pas de temps en essayant de racheter leurs promesses. Mais en 1918, les travaux cessèrent, et ici encore je n'impute pas de motifs. Je ne sais pas exactement lequel des partis était à blâmer, mais je crois que tous deux étaient à blâmer pour la cessation des travaux. Il se peut que les gouvernements ne soient pas consciemment influencés par des forces extérieures, mais il est bien entendu, je crois, que leurs actions sont susceptibles de refléter la dernière influence qui s'est fait sentir. A cette époque, une opposition manifestement concertée s'éleva dans le pays contre le chemin de fer de la baie d'Hudson, et les raisons données pour la cessation des travaux manquèrent quelque peu, je crois, de sincérité. J'emploie ce terme parce que l'accusation est générale. Et voici qui prouve le manque de sincérité. En 1918—je crois que c'était cette année-là—le ministre des Chemins de fer de l'époque déclara que le gouvernement avait fait cesser les travaux parce qu'il manquait de traverses. L'année suivante, on se défendit en disant qu'il fallait s'occuper d'abord des embranchements. Et encore l'année suivante, on trouva une autre excuse: les finances du pays étaient dans un tel état qu'il n'était pas à propos de continuer la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Or je crois que, durant cette période, l'opposition au chemin de fer de la baie d'Hudson, qui avait grandi depuis quelques années, commençait à prendre le dessus et à faire sentir son influence sur la Chambre. Il se peut que cela n'ait pas été fait consciemment, mais en reliant la cause à l'effet, il n'y a aucun doute dans mon esprit que la propagande répandue dans le pays se reflèta à l'intérieur de la Chambre. Il est certain que les éditoriaux et les articles spécialement inspirés auxquels notre pays a été en butte depuis une demi-douzaine d'années devaient nécessairement influer sur l'esprit politique. Et je crois que ces articles, quelle qu'en soit la source, ont eu une influence paralysante non seulement sur le Gouvernement actuel, mais sur son prédécesseur. Il n'y a pas d'autre moyen d'expliquer l'attitude actuelle des partis conservateurs et libéral à l'égard de ce projet. Leur attitude est incompatible avec celle qu'ils ont eue les années passées. Certaines causes ont dû se présenter, certaines influences ont dû travailler leurs esprits. C'est le résultat de cette avalanche d'articles de journaux, de ce déluge d'éditoriaux provenant de sources inspirées.

Je tiens à dire, monsieur l'Orateur, que si jamais un acte de sabotage fut commis en ce pays, ce fut en cette occasion. Ces gens n'ont pas fait sauter à la dynamite le chemin de fer de la baie d'Hudson, mais ils auraient aussi bien fait de le faire sauter. Quand une campagne de journaux paralyse les nerfs du gouvernement, anéantissant un projet de vingt millions, c'est du sabotage, cela aussi, et c'est ce qui est arrivé ces années dernières.

Depuis 1918, le chemin de fer de la baie d'Hudson eût été totalement relégué dans l'oubli sans les organisations des cultivateurs de l'Ouest. Elles ne l'ont pas oublié. A chacune de ses conventions annuelles, chaque organisation locale a placé la question devant l'opinion publique, et durant le dernier Parlement, ces organisations trouvèrent ici probablement une seule voix pour prôner leurs vues, et c'était celle de mon prédécesseur. Je dois lui reconnaître beaucoup de mérite pour la manière dont il a exprimé l'opinion de l'Ouest à ce sujet durant le dernier Parlement. Cette voix parlait dans le désert, car d'après ce que je peux voir, il parlait à un Parlement très peu disposé à l'écouter.

Cette question fut l'un des points en litige dans les élections de 1921. Les actes du parti libéral et ceux du parti conservateur entrèrent en ligne de compte pendant cette élection, comme nous le savons, nous qui y avons pris part. L'une des principales causes de l'affaiblissement des vieux partis politiques, particulièrement dans les régions septentrionales

des provinces des Pairies, est cette question même. Cela étant, nous qui venons de l'Ouest, en particulier de la Saskatchewan et du Manitoba, nous préoccupâmes naturellement que les sentiments des habitants de l'Ouest fussent exposés immédiatement dans la Chambre. Nous avons soulevé cette affaire durant la première session, au comité des crédits des voies ferrées. Le ministre des Chemins de fer se montra alors très courtois à notre égard. Mais, dans sa réponse, il démontra qu'il n'avait accordé aucune considération à l'affaire, et tout indiquait que le Gouvernement en général l'avait encore moins examinée. Mais nous n'étions pas déraisonnables à cette époque; nous consentions à attendre les événements, car nous pensions que le Gouvernement, qui venait de prendre les rênes du pouvoir, se trouvait dans une situation le justifiant d'avoir accordé peu d'attention au chemin de fer de la baie d'Hudson. L'année suivante, nous abordâmes de nouveau le sujet. Cette fois, il se produisit une véritable discussion; la force et l'étendue de la masse de témoignages consignés au hansard n'ont jamais eu d'égales dans la Chambre. Le ministre des Chemins de fer d'alors, le ministre actuel, invoqua l'état des finances du pays; il refusa de promettre le parachèvement immédiat de la voie ferrée et il n'esquissa aucun plan en vue de ce parachèvement. Mais il promit de terminer les 312 premiers milles de la voie, c'est-à-dire de les rétablir dans leur état primitif, et, dans ce but, il demanda un crédit de $350,000. Nous fûmes absolument déçus, comme la Chambre se le rappelle; mais nous étions impuissants et il nous fallait attendre le bon plaisir du Gouvernement.

Mais j'anticipe sur mon histoire. L'hiver précédent, il s'était produit un incident qui eut une influence énorme sur l'opinion publique des provinces des Prairies. Ce fut l'ordre émané du ministère d'enlever les rails de la voie de la baie d'Hudson. On exécuta cet ordre au point d'envoyer, à grands frais, des équipes pour remplir cette tâche. L'effet que cela produisit sur l'opinion publique fut tel que le Gouvernement dut révoquer l'ordre. A ce moment, sir Henry Thornton entra en scène et je pense qu'il conseilla au Gouvernement de ne pas mettre son projet à exécution; en tout cas, c'est ainsi que le public le comprit. Comme je l'ai dit, cet incident souleva l'opinion publique de l'Ouest et fut cause qu'on accorda plus d'attention qu'auparavant au chemin de fer de la baie d'Hudson, pendant la session de 1923. C'est pourquoi, le ministre demanda le crédit dont j'ai parlé. Cet acte aurait été satisfaisant, en une certaine mesure, si l'on avait dépensé toute la somme cette année-là. J'ai parcouru toute la voie, à l'automne de 1923, et je n'y vis que quelques équipes d'ouvriers dispersées, pas plus de cent peut-être en tout, qui posaient quelques traverses çà et là; et c'est tout ce qu'on fit cette année-là. Si je ne me trompe, on exécuta beaucoup plus de travail l'automne dernier. J'ai parcouru plus de 100 milles de la voie, l'automne dernier, et je puis ajouter mon témoignage à celui de l'honorable représentant de Springfield (M. Hoey), à l'effet que la voie, sur cette distance, est en bon état. Mais à quoi cela sert-il? A quoi sert de poser des traverses et de verser du gravier çà et là? Ces travaux ne terminent pas la voie ferrée de la baie d'Hudson. Ils la mettent dans un état tel que le chemin de fer National Canadien peut en exploiter quelques centaines de milles, mais ne servent pas à terminer la voie. On renouvelle les traverses sur la partie du chemin de fer la plus sujette à se détériorer et l'on devra les remplacer de nouveau, au même coût, dans un an ou deux. A mon sens, l'on ne peut dire que le Gouvernement a tenté même de remplir la promesse qu'il faisait à la session de 1923, car s'il avait été de bonne foi, la voie serait présentement terminée jusqu'à la borne 312 et l'on aurait donné des indices sérieux, par la disposition des matériaux et ainsi de suite, que l'on se proposait de poursuivre l'entreprise. C'est le moins que nous pouvions attendre, et j'espère que le ministre pourra expliquer ce délai d'une manière satisfaisante.

Nous essayons encore ce soir d'obtenir du Gouvernement une déclaration sur sa politique en cette matière. Nos demandes ne sont pas déraisonnables. Le premier ministre (le très hon. Mackenzie King) a parlé quelque peu du chemin de fer de la baie d'Hudson lors de sa tournée dans l'Ouest. Le ministre des Chemins de fer, dans un discours prononcé l'an dernier, avait fait une déclaration que l'on peut rapprocher des paroles prononcées par le premier ministre dans l'Ouest. Le ministre des Chemins de fer dit que, tant que la Chambre sera constituée comme elle l'est, il y aura peu d'espoir pour le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Ce propos de sa part me parut alors, et me paraît encore être une énigme, car je me demande ce que peut bien vouloir dire: "Tant que la Chambre sera constituée comme elle l'est actuellement?" Cela doit vouloir dire de deux choses l'une. Peut-être, le ministre a-t-il voulu entendre qu'il y aurait de l'opposition entre les partis en Chambre; qu'un groupe pourrait faire échec à l'autre dans sa tentative de parachever le chemin de fer de la baie d'Hudson. Seulement, après tout ce qui s'est dit dans tous les coins de la Chambre comment pourrait-on concevoir l'opposition d'un parti à la réa-

lisation de ce projet? De sorte que le ministre a peut-être voulu dire que c'est de son propre parti que venait la cause de son inquiétude, qu'au sein même du parti libéral il se manifestait de l'opposition. Je ne veux pas tenir une attitude supérieure, au sens politique, car je me rends bien compte qu'il existe des obstacles même au sein de ce parti quant à cela. Mais c'est évidemment ce dont le ministre voulait parler; il appréhendait une tendance à différer d'opinion parmi les siens sur cette question. Selon moi si une déclaration du ministre pouvait partager son parti ce serait une chose à recommander hautement. De notre côté, nous trouvons que c'est une chose très salutaire. Quand il s'élève dans notre parti quelque conflit nous semblons en sortir plus heureux, meilleurs et plus forts que jamais. C'est mon opinion que pour son propre bien il devrait parfois se produire au sein du parti llibéral des divergences d'opinion, puis on devrait le révéler bien franchement. Car tant qu'on gardera le silence le public ne peut savoir quel est le sentiment sur une question en particulier. Maintenant quelles sont les vues du parti lilbéral sur le chemin de fer de la baie d'Hudson? Qui le sait, qui peut le dire? Personne. Jamais elles n'ont été exprimées, ni formulées. Après tout ce qui a été dit de cette question, au cours de ce débat, il n'est pas plus facile de le savoir. Au sein du parti libéral il y a quelque influence neutralisante qui empêche la poursuite de l'exécution de cette entreprise. Quand il est venu dans l'Ouest le premier ministre lui-même s'est encore fait l'écho de ce même sentiment. Il a laissé entendre dans ses discours que vouloir forcer, en ce temps-ci, la construction de ce chemin de fer cela pourrait nuire au projet. C'était argumenter dans un cercle vicieux. En réalité cela signifie: Si vous forcez l'exécution de ce projet, en ce temps-ci, vous allez diviser le parti libéral et si vous divisez le parti libéral vous allez nuire au chemin de fer de la baie d'Hudson. Comme on peut le voir c'est un cercle vicieux. Et je tiens à dire à la députation que c'est absolument l'impression qu'ont laissée dans l'Ouest les propos du premier ministre. On ne le dit pas, mais on a eu l'impression, dans l'Ouest, que le premier ministre, en parlant ainsi, n'avait rien dit du tout, parce qu'on a compris qu'il disait: Si vous forcez l'exécution du projet de chemin de fer de la baie d'Hudson vous faites rompre les rangs du parti libéral, et si vous faites rompre les rangs du parti lilbéral vous allez faire tort au chemin de fer de la baie d'Hudson. Lors de sa visite dans l'Ouest j'aurais souhaité que le premier ministre eût dit quelque chose de nature à créer un rapprochement de l'Ouest, non pas vers lui, car ce n'est pas ce que nous désirons, mais vers l'Est, comme nous l'espérions, mais je pense que le premier ministre n'y est pas parvenu. Il n'y a pas de doute que sa tournée a soulevé un intérêt considérable. J'ai eu le plaisir d'écouter un de ses discours, mais il a manqué son principal effet: en ne mettant pas au cœur de l'Ouest un plus chaleureux sentiment vis-à-vis de l'Est du Canada. Le premier ministre eut bien voulu réussir, mais ce n'est pas chose facile à faire, à moins qu'on ait une politique un peu précise que le premier venu puisse comprendre, sur laquelle il peut faire des calculs, qu'il peut méditer et qui puisse lui donner un peu d'espoir. Mais je n'ignore pas qu'on va reprendre le vieux plaidoyer en faveur de l'économie.

M. PUTNAM: Mon honorable ami me permettrait-il une question? A-t-il appuyé sa prétention sur la supposition qu'on avait prouvé la possibilité de naviguer sur le détroit d'Hudson, ou en supposant qu'on était encore à débattre cette question?

M. BIRD: Je crois qu'on a absolument prouvé la possibilité de naviguer dans le détroit d'Hudson; et aucune autre enquête ne vous donnera rien de plus pour prouver ou réfuter cela; je crois qu'on a recueilli tous les renseignements qu'il faut.

M. PUTNAM: Quelle est la durée de la saison chaque année?

M. BIRD: Ce n'est pas précis, mais je crois qu'on peut dire, en moyenne, de quatre mois et demi. J'allais dire que la question d'économie est toujours invoquée en cette Chambre.

M. CARRUTHERS: On dit dans les deux dernières lignes de la résolution "laquelle établissait la primauté du chemin de fer de la baie d'Hudson sur tout autre projet de transport postérieurement commencé". Est-ce qu'elle veut dire qu'aucun embranchement en construction ne sera achevé et qu'aucun autre ne sera construit tant que le chemin de fer de la baie d'Hudson ne sera pas terminé?

M. BIRD: Non, ce n'est du tout ce que je vois dans la résolution. Je crois que cette résolution n'est qu'une manière que M. Knox a eue de dire qu'il est fort à propos de poursuivre immédiatement l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Pour revenir à la question d'économie, j'ai observé dans le débat sur le discours du trône et aussi dans le débat sur le budget que des

membres de l'opposition ont prouvé, et de façon fort concluante, je crois, que nous avons atteint la limite, qu'il est difficile d'économiser de manière à abaisser de façon appréciable notre dette nationale en ce moment. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges, dans ses commentaires sur le discours du trône, s'est donné beaucoup de mal pour démontrer que la limite était atteinte, et le premier ministre, je pense, a aussi exprimé la même opinion dans son discours sur le budget. Si tel est le cas, où en sommes-nous à l'égard du chemin de fer de la baie d'Hudson? L'argument d'économie ne me semble plus pertinent, parce que si nous avons fait toutes les économies possibles, la conclusion s'impose à la députation que notre situation financière ne subira pas de modification appréciable d'ici vingt ans non plus que d'ici quarante ans; et le Gouvernement se propose-t-il d'ajourner indéfiniment la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson? A mon avis, cela étant, la seule chose à faire c'est de construire la voie ferrée de la baie d'Hudson immédiatement, car si notre situation financière ne saurait s'améliorer d'ici vingt ans, ce serait folie d'attendre, chaque année qui s'écoule entraîne pour le chemin de fer de la baie d'Hudson une dépréciation d'au moins un million—du moins en a-t-il été ainsi depuis quelques années. Donc, selon moi, l'argument d'économie porte tout à fait à faux. Le sachant, nous nous rendons tous compte—je pense que même l'opposition conservatrice le croit—que nous avons à peu près atteint le point extrême relativement à nos dépenses nationales.

Monsieur l'Orateur, je me suis efforcé avec le plus de modération possible et sans repasser par les chemins battus, de signaler encore une fois cette question au Gouvernement. Quant au penchant à la virulence qu'on m'a imputé, on passera l'éponge là-dessus, j'espère, parce qu'il n'est pas dans mon tempérament de recourir dans ces discussions à d'aussi basses méthodes que cela semblerait indiquer. La personnalité de l'honorable ministre m'inspire une grande admiration, mais j'espère qu'il ne nous laissera pas regagner nos foyers ce soir sans révéler en termes non équivoques ce que le Gouvernement entend faire d'ici deux ou trois ans touchant le chemin de fer de la baie d'Hudson, si le Gouvernement a la chance de demeurer au pouvoir durant ce temps.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Il s'agit d'une question que l'on discute non seulement depuis quatre ans, mais depuis quarante ans, et je ferai seulement quelques commentaires, en passant, sur quelques déclarations faites.

En premier lieu, dans l'ensemble, je tiens à le dire, le débat a été marqué par une très grande loyauté et le motionnaire a donné le bon exemple à tous ses collègues. Il s'en est tenu à sa résolution et il n'a pas insinué que quelques-uns d'entre nous sont sous la domination des puissances infernales. L'heure est avancée et l'on me pardonnera, je le sais, de raconter une histoire. J'en raconte rarement à la Chambre, mais quand j'ai entendu d'autres députés, loin des traces du motionnaire, nous attribuer des motifs inavouables, à nous, malandrins placés dans l'Est par la Providence, et à d'autres, je n'ai pu m'empêcher de songer à cette histoire-ci. Un maquignon avait un marché à faire. C'est généralement la coutume pour les marchands de chevaux, mais on demanda à celui-ci d'avoir l'œil à une vente sans toutefois laisser paraître qu'il y était intéressé. Il se tenait donc dans une stalle de l'écurie et un bonhomme qui entra, dans l'intention d'échanger son cheval, se mit à tâter le cheval dans l'écurie pour découvrir des éparvins ou des molettes. Non content d'avoir examiné les jambes de derrière, il passe aux jambes de devant pour voir s'il n'y avait pas des molettes. Le maquignon fait venir le propriétaire du cheval et lui dit: "Ne fais pas de marché avec cet homme", et d'ajouter: "Quiconque examine le cheval de son prochain pour découvrir des formes, des éparvins et des molettes, a certes un cheval affligé de quelques-unes de ces tares." J'ai toujours remarqué que l'homme qui impute à autrui des motifs inavouables, pourrait employer avec profit quelques moments à ce que nous appelons l'introspection. Il y a quelque défaut dans l'homme qui croit toujours ses semblables dans le tort, parce qu'ils ne pensent pas comme lui.

J'ai répondu assez vivement à mon jeune ami de Nelson (M. Bird). Les honorables députés comprendront que s'il s'était agi de quelque autre de leurs collègues peu habitué à l'effet des mots et moins rompu au sens d'un mot dans une phrase, je n'auraais pas fait une telle sortie, mais l'accusation d'avoir joué avec la question du chemin de fer de la baie d'Hudson après l'élection de 1908, entre cette élection et 1911, m'a piqué au vif, parce que l'opposition d'alors me reprochait d'aller trop vite en concluant cette convention. De fait, je menai si rondement la conclusion de la convention qu'à leur arrivée aux affaires, les conservateurs ont tout arrêté. Ils s'imaginaient qu'il devait y avoir quelque histoire de caisse électorale là-dedans ou quelque chose d'approchant. Puis, j'eus en outre de la peine à conclure le marché touchant un pont dans son comté, qu'il lui arrive tout probablement de

traverser maintenant, et on m'a reproché d'avoir précipité l'entreprise.

Le vieillard que je suis conseille à notre jeune collègue de bien s'assurer des faits dans un cas comme celui-ci; cela vaut mieux que de regretter ensuite de s'être trop avancé.

C'est notre honorable ami le député de Lisgar (M. Brown), je crois, qui a soulevé la question de sécession. Il a dit qu'il existait des gens qui demandent un abaissement des tarifs de transport ou la sécession. Où iraient-ils?

M. BROWN: Je veux qu'il soit bien compris que je ne suis pas du tout partisan d'une séparation.

L'hon. M. GRAHAM: Je le sais, et je vous mets hors de cause. Je parle des sécessionnistes. En se séparant du Canada pour s'allier aux Etats-Unis on se condamnerait à payer aux chemins de fer des prix de transport beaucoup plus élevés que ceux qui sont d'usage en Canada. C'est pourtant une considération qui s'est imposée à l'esprit du député de Lisgar. J'avertis tous ceux qui parlent de se séparer du Canada qu'ils paieront dans les Etats-Unis 30 à 40 p. 100 plus cher aux compagnies de transport.

Je concède que certains discours qui ont été prononcés ici racoleront quelques suffrages aux membres qui nous en ont gratifiés. Je le reconnais sans difficulté, mais ces discours, soyez-en sûrs, ne gagneront pas un partisan de plus dans cette Assemblée au chemin de fer de la baie d'Hudson. L'année dernière, j'ai estimé qu'on faisait une erreur en soutenant et en votant une motion de blâme contre le Gouvernement. C'est encore mon opinion. Je pense qu'en proposant cette résolution et en demandant à la Chambre de se prononcer, les partisans du projet rendent encore plus difficile aux libéraux leur adhésion à l'entreprise. L'histoire du passé le prouve. Mais les libertés sont libres.

Que faut-il penser du projet lui-même? Mon collègue de l'Agriculture voudrait qu'on établisse le terminus à Churchill. Je vais dire pourquoi on a choisi Port-Nelson. Nous agissons d'après l'avis des ingénieurs envoyés sur les lieux, en tenant compte aussi des renseignements qu'ils ont pu se procurer auprès de ceux qui ont navigué dans ces parages. J'avoue que la question de distance a contribué au choix de Port-Nelson. Mais vers le temps où l'on discutait encore du choix de Churchill ou de Nelson et que ce choix était à peu près décidé en faveur de Nelson, le gouvernement tomba, au grand dommage de l'intérêt public, et mon successeur ne fut pas très satisfait du marché qui avait été passé ni du choix de Port-Nelson. Il dénonça donc le contrat pour avoir l'occasion de l'examiner. Il alla visiter lui-même Port-Nelson et revint très convaincu qu'on avait fait un bon choix. Je parle de feu M. Cochrane.

Je n'ai pas la prétention d'être un expert moi-même et je n'ai cessé d'agir qu'en me fondant sur les données recueillies par les ingénieurs. M. Cochrane, mon successeur, a confirmé le choix que j'avais fait. Cependant, comme je l'ai dit tout à l'heure, il est possible que Port-Nelson ait bénéficié du fait que le parcours était moins long que le tracé jusqu'à Churchill.

En ce qui concerne le détroit d'Hudson, je n'en connais absolument rien, et je pense que plusieurs ici sont dans mon cas. Notre opinion est fondée sur des rapports écrits. D'après différents rapports, la navigation y est possible pendant à peine six semaines, disent les uns, et pendant quatre mois, disent les autres. Il ne me paraît pas que les partisans du projet soient très désireux d'avoir des informations sûre à ce sujet. La motion n'en parle point. J'ai quelques notes sous la moin, mais je m'abstiendrai de les commenter, car je crois savoir que mes collègues souhaitent terminer ce débat aussitôt que possible. Je veux toutefois donner lecture de la résolution de 1923. Ce n'est pas la motion de défiance. Cette résolution était ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que le gouvernement du Canada devrait examiner de nouveau le rapport du comité sénatorial relatif au chemin de fer de la baie d'Hudson dans le but de protéger le placement des fonds publics dans la construction de la partie jusqu'ici achevée de l'entreprise; qu'il devrait aussi reconnaître la priorité de l'entreprise sur d'autres projets de transport lancés après le chemin de fer de la baie d'Hudson.

Jusque-là nos collègues rendront cette justice au Gouvernement que nous avons exécuté les termes de la motion en conservant les travaux auxquels avaient été affectés les fonds de l'Etat et avons maintenu la voie en bonne condition d'exploitation sur une longueur de 214 milles. Le député de Springfield (M. Hoey) témoigne qu'il en est ainsi. Il déclare que sur le reste du parcours, 118 milles, l'état de la voie laisse à désirer, bien qu'il l'ait parcouru à la vitesse de 30 milles à l'heure. Connaissant moi-même l'état de la voie, je déclare que la police aurait dû l'arrêter pour infraction aux règlements.

Avant de finir, je voudrais convaincre nos collègues que le Gouvernement est tout disposé à se conformer au texte de la résolution dans les limites indiquées, et c'est, du reste, ce que nous avons déjà fait.

Je ne puis comprendre, par exemple, que nos collègues s'opposent aux travaux du canal Welland. S'il ne facilite pas le transport du grain de l'Ouest, ce canal est inutile; il aurait été préférable qu'il n'eût jamais été construit.

Il ne peut servir au transport des produits de l'Est. J'ai une observation à faire à l'adresse de mes honorables amis. Leur attitude a bien changé. Je me rappelle très bien quelle était la situation lors de ma visite dans l'Ouest, en 1910. Une partie de la population de l'Ouest était en faveur de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, tandis que l'autre partie réclamait l'approfondissement du canal Welland; nous avons reçu nombre de députations à ce sujet. Et au moment de notre départ d'un certain endroit,—j'étais en compagnie de sir Wilfrid Laurier,—je me rappelle qu'on nous donna l'avertissement suivant: Maintenant, au prochain arrêt, une députation viendra vous demander de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson; ces gens ne s'intéressent pas autant à l'approfondissement du canal Welland. Quand mes honorables amis critiquent l'ancien régime ainsi que le gouvernement actuel en ce qui regarde le creusement du canal Welland, ils attaquent une entreprise qui fut inspirée par les demandes répétées de l'Ouest et je sais ce dont je parle.

M. KNOX: Le ministre dira-t-il que l'insistance fut aussi forte en ce qui regarde le creusement du canal Welland que pour le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson?

L'hon. M. GRAHAM: A l'époque qui précéda le commencement des travaux de ces deux entreprises, il y eut bien plus d'instances pour l'approfondissement du canal Welland que pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Et je fais cette assertion à bon escient.

M. EVANS: Avec tout le respect que je dois au ministre, puis-je savoir quels sont les corps publics de l'Ouest qui firent des instances auprès du Gouvernement pour le creusement du canal Welland?

L'hon. M. GRAHAM: Un bon nombre d'années ont passé depuis cette époque, mais ces corps publics avaient de l'entrain ou du moins leurs représentants le laissaient supposer. Or, une partie de la population de l'Ouest réclamait le creusement du canal Welland avec autant d'instances que l'autre partie exigeait la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et il y avait des associations qui dirigeaient la campagne des deux côtés. De fait, la construction pratique du nouveau canal Welland,—et il ne s'agit pas d'un nouveau projet, il est aussi vieux que les montagnes,—fut commencée par le gouvernement de sir Robert Borden, bien que nous eussions fait faire certains relevés sous le régime Laurier; nous avions recueilli une masse de renseignements, foncer des puits d'essai et ainsi de suite. Cependant, le gouvernement Laurier aurait fait exactement ce que nos prédécesseurs ont fait pour l'approfondissement du canal Welland. Je le répète donc, si le projet du canal Welland n'a pas été exécuté en vue de diminuer les frais de transport de la récolte de l'Ouest, l'entreprise n'avait pas le sens commun.

Le gouvernement des Etats-Unis s'est rendu compte de la situation puisqu'il s'est empressé d'approfondir le canal du Sault Sainte-Marie. Le canal du côté canadien ne l'a pas été. Cependant, nos navires de fort tonnage passent par le canal américain où les écluses sont plus larges et l'eau plus profonde, tandis que les petits navires canadiens et américains utilisent le canal du côté canadien; du reste, il n'y a pas de droits à payer ni d'un côté ni de l'autre.

Quoi que l'on en pense à cette heure, j'avais conscience,—et c'était l'avis du gouvernement Laurier aussi bien que de nos adversaires, je le crois,—qu'en améliorant le canal Welland, nous faisions quelque chose pour aider le cultivateur de l'Ouest à transporter sa récolte à meilleur compte sur les marchés mondiaux. Et je crois encore que ce sera le résultat que nous aurons obtenu, en dépit des critiques. Actuellement, les navires tirant 21, 22 et 23 pieds d'eau peuvent utiliser le canal. Lorsque les travaux seront terminés, toutefois, les navires d'un plus fort tonnage encore pourront l'utiliser, de sorte que la récolte de l'Ouest pourra être transportée avec encore plus de célérité aux ports maritimes.

Aujourd'hui, le Gouvernement possède un grand élévateur à Port-Colborne par lequel passent des millions de boisseaux de blé de l'Ouest, même étant donné la présente profondeur du canal Welland. Si le blé de l'Ouest, je le répète, ne retire aucun bénéfice de l'approfondissement du canal Welland, nous avons commis une erreur le jour où nous avons entrepris de le construire.

Deux gouvernements, celui de sir Wilfrid Laurier et le régime qui l'a suivi ont cru,—et pour moi leur manière de voir s'appuyait sur des renseignements exacts,—que le creusement du canal Welland permettrait au cultivateur de l'Ouest de transporter son blé sur les marchés à des prix plus bas que ceux qu'il acquitte à l'heure actuelle. Les deux projets devraient être envisagés sous le même angle. Loin de moi l'idée de chapitrer qui que ce soit. Envisagé sous cet angle, personne ne devrait trouver à redire contre l'entreprise du canal Welland, qui ne saurait influencer ni d'un côté ni de l'autre le projet du chemin de fer de la baie d'Hudson. Pour ce qui est de cette dernière entreprise, il est trop tard pour qu'elle soit considérée comme un spectre, soit par votre humble serviteur, soit par le parti libéral. Les deux anciens partis, je le répète, ont pris des engagements et le temps arrivera bientôt, à mon humble avis, où quelqu'un assumera la

responsabilité de compléter le chemin de fer de la baie d'Hudson. L'assertion que je fais ne va pas trop loin suivant moi. Et même advenant le cas où un doute subsisterait quant à la praticabilité de transporter le blé par cette route, à un prix raisonnable, nous ne courons guère de risque à parachever le chemin de fer. Nous pourrons toujours l'utiliser comme une ligne de colonisation et pour le transport du trafic, quel que soit son volume, que fournira un port maritime aménagé sur la baie d'Hudson. Je suis bien loin de prétendre, toutefois, que l'autre port sera impraticable.

Si l'on consulte les comptes rendus, on constatera que lorsque j'ai discuté cette question, il y a des années, j'ai insisté sur l'avantage que cette ligne procurerait aux éleveurs et aux fabricants de laitages de l'Ouest pour qui un voyage sur l'océan n'importe guère, parce que leurs produits se trouvent toujours mieux d'une température des plus froides pourvu qu'elle ne soit pas exagérée. Je n'ai pas besoin d'arrêter longtemps mes regards sur l'Ouest pour constater qu'il devient rapidement le centre de l'industrie laitière du Canada. Les fabricants de cette région dépassent à grands pas ceux de l'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes. Et il me semble que ces produits seraient plus sûrement transportés de cette façon que le grain peut-être.

Que faisons-nous à l'heure actuelle? Mon honorable ami de Prince-Albert (M. Knox) a demandé dans la résolution de l'an dernier que nous achevions le chemin de fer afin de protéger les fonds que nous y avons placés. L'an dernier, pour la première fois, nous avons dépensé un montant assez considérable, moins élevé toutefois que celui que nous avions voté, parce que le Parlement a siégé tard de sorte que nous n'avons pas eu l'opportunité de commencer les travaux avant d'avoir obtenu au moins un crédit initial. Et les cultivateurs n'aiment que les constructions de chemin de fer interviennent, soit sous forme de salaires ou de main-d'œuvre, avec leurs entreprises. Nous n'avons donc dépensé qu'une somme assez restreinte. Mais, en réalité, le Parlement du Canada a approuvé cette dépense afin de mettre cette ligne en état d'exploitation jusqu'à l'endroit où elle est maintenant construite. L'année suivante, après m'être consulté avec les autorités du chemin de fer je leur ai demandé de continuer comme si un crédit avait été voté, parce que j'étais sûr que le Parlement voterait une autre allocation, et, cette année, dans le budget du National-Canadien, nous avons, si je me rappelle bien, un crédit de 180,000 ou 200,000 dollars pour compléter la ligne de la baie d'Hudson jusqu'à la dernière étape mentionnée par mon honorable ami. Mais les honorables députés qui sont de fervents adeptes de la nationalisation ne doivent pas oublier qu'en vertu du nouvel accord chaque dollar dépensé pour le chemin de fer de la baie d'Hudson sera mis au compte du réseau national; les dépenses ne seront pas imputées au revenu consolidé du Canada mais au National-Canadien qui devra acquitter l'intérêt sur cet argent. Il ne nous faut donc pas montrer plus d'empressement qui ne soit excusable sous ce rapport que sous celui des chemins de fer nationaux canadiens ou au point de vue des contribuables du pays.

M. HOEY: Ce serait un excellent argument en faveur de l'achèvement de la ligne à une date rapprochée, pour que les chemins de fer deviennent rémunérateurs.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, mais je ne suis pas sûr que la ligne rapporte des bénéfices. Cependant, je ne dis pas qu'elle ne sera pas exploitée à profit.

M. WARD: Le viaduc de Toronto paiera-t-il?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami se fait une fausse conception de ce viaduc. Le marché a été signé entre les compagnies de chemins de fer et la ville de Toronto avant l'existence du National-Canadien. La convention a été soumise au comité judiciaire du Conseil privé qui l'a confirmée. Le fardeau reposait donc sur les épaules du Grand-Tronc et la convention aurait pu être mise en vigueur. Le Gouvernement canadien aurait pu être, et de fait l'a été poursuivi pour la non exécution du contrat. Dans ces circonstances, il n'y avait pas d'autre alternative que de régler la situation de Toronto et nous l'avons fait en économisant plusieurs millions. Ce n'est pas du tout la même chose. J'en ai assez dit. J'ai montré ce que nous nous proposons de faire cette année, et toute autre déclaration nécessaire viendra plus tard. Mais dans le moment, les crédits du National-Canadien contiennent l'allocation suffisante pour l'achèvement de la ligne jusqu'à l'endroit mentionné.

La députation a entendu mes remarques au sujet du canal Welland. Je n'avouerai pas un seul instant que la construction de ce canal ait été entreprise après celle du chemin de fer de la baie d'Hudson. Le canal Welland est un ancien projet qui devait être agrandi lorsque le moment serait arrivé pour les deux pays d'améliorer leurs canaux. Après cette explication, je ne vois pas de difficulté à accepter la motion de mon honorable ami. Il ne désire pas, je crois, que nous disions que nous sommes exposés à l'exploitation de lignes d'embranchements; ce n'est pas son intention. Mon honorable ami veut que la Chambre et le pays n'oublient pas le projet du chemin de fer de

la baie d'Hudson et qu'il ne cède pas sa place à n'importe quoi qui puisse se présenter.

M. KNOX: A mon sens, le canal Welland pour l'usage des navires est un projet postérieur à celui du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne suis pas de cet avis parce que le canal Welland existe depuis de nombreuses années; même avant mon temps. Son amélioration constante de même que celle du Saint-Laurent est dans l'intérêt de la navigation.

M. KNOX: Ce n'est pas un canal tout à fait nouveau?

L'hon. M. GRAHAM: C'est une partie de l'ancien; mais en réalité c'est comme si on remplaçait sa vieille maison par une nouvelle. La nouvelle peut bien n'être pas construite sur le même emplacement au juste, mais c'est une continuation de domicile. Avec cette explication, monsieur l'Orateur, je ne vois pas d'objection à ce que la Chambre accepte la motion de mon honorable ami.

M. HOEY: Ayant mis la voie en bon état jusqu'à la borne milliaire 332 le ministre s'engage-t-il, si le Gouvernement reste au pouvoir, à entreprendre l'achèvement de la voie?

L'hon. M. GRAHAM: Si l'honorable député est prêt à s'engager d'aider à maintenir le Gouvernement au pouvoir je lui ferais peut-être cette promesse. Mais on pourrait trouver que c'est de la concussion. Toutefois ce n'est qu'une petite plaisanterie entre l'honorable représentant et moi-même.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le chemin de fer de la baie d'Hudson en serait-il plus opportun?

L'hon. M. GRAHAM: L'autre partie de l'engagement serait réalisé, ce qui serait nécessaire. Toutefois j'espère que le Gouvernement sera au pouvoir et que nous pourrons reprendre la question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne parlerai pas longument; je me demande même s'il est nécessaire de parler. Je tombe facilement d'accord avec le ministre des Chemins de fer (M. Graham) en ce qu'il dit au sujet du canal Welland. Que le canal maritime de Welland ait dès son ouverture été très avantageux à l'ouest canadien, voilà qui saute aux yeux; même cela me dépasse que quelqu'un puisse affirmer le contraire. Et si un canal à faible tirant, construit surtout en vue de faciliter l'exportation des produits de l'Ouest, ait été si avantageux, il est clair que le perfectionnement dudit canal le rendra encore plus précieux à ce mouvement d'exportation. Il arrive trop souvent qu'une fois que les autorités ont commencé à dépenser pour réaliser certains projets ceux qui les avaient préconisés avec tant d'ardeur perdent plutôt de vue leurs mérites. Toutefois la question n'est pas sur la valeur du canal Welland.

Voilà quelque deux ans, lorsque la Chambre discuta la présente question j'exprimai mon opinion. J'ai profité de cette occasion pour relire ce que j'avais dit alors, de même que les propos de certains autres honorables représentants de la Chambre. Mes convictions d'alors n'ont pas varié; il n'y a nullement lieu de me raviser. Depuis cette occasion j'ai eu le privilège de visiter l'ouest canadien et j'ai parlé à l'endroit qui parmi tous autres tiendrait peut-être le plus au parachèvement immédiat de ce chemin de fer; j'ignore si mes opinions étaient ou non acceptables à mon auditoire, mais assurément je me suis exprimé en toute franchise au sujet de cette voie ferrée; encore, je n'ai rien à changer à ce que j'ai dit à Melfort l'automne dernier.

Quant au projet de résolution lui-même je trouve qu'il n'offre aucune difficulté, vue l'attitude du ministère. Je ne crois pas,—mes paroles antérieures l'ont fait comprendre clairement,—qu'on puisse trouver conflit entre la construction d'embranchements essentiels et la résolution adoptée alors, si on leur donne la priorité au parachèvement de ce chemin de fer; je ne crois pas non plus qu'il soit contraire à l'esprit de la présente résolution de continuer les travaux du canal Welland,—conçu, il va sans dire, des dizaines d'années avant le chemin de fer de la baie d'Hudson, et dont l'amélioration fut commencée longtemps avant l'adoption de ladite résolution, car une bonne partie des fonds consacrés à ces ouvrages auraient été dépensés en pure perte, eût-on suspendu les travaux dans l'intervalle.

Or, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les observations d'un ou deux honorables députés à ma gauche, surtout le discours de l'honorable représentant de Springfield (M. Hoey). Je veux que ce chemin de fer soit terminé; j'y crois pour les raisons que j'exprimai il y a deux ans, entre autres parce que son parachèvement est une espèce d'obligation qui découle d'une promesse faite par le pays aux colons de la région, faite de la seule manière qu'un pays puisse faire des promesses, et les colons non seulement s'y sont établis mais, forts des promesses des autorités, ont encore assumé des engagements de plus en plus onéreux. Le problème se résume à déterminer le moment auquel la situation du Canada lui

permettra de terminer cette voie ferrée. Je ne veux pas d'un vague ajournement, et si je pouvais accepter,—je reconnais certainement la sincérité de l'honorable député de Springfield,—si j'étais convaincu que ce qu'il avance est pratique je serais disposé à appuyer la réalisation de son projet bien avant que je ne le voudrais autrement. Si comme il dit, tout ce qu'il faut pour faire une épreuve loyale des possibilités du projet en ce qui concerne l'avantage du mouvement d'exportation c'est de construire le chemin de fer jusqu'au pont à Port-Nelson, utilisant ce pont qui passe par-dessus l'île artificielle,—que ce serait là tout ce qui est essentiel pour déterminer si réellement cette voie ferrée va prouver la valeur de cette route d'exportation,—eh bien, quant à moi, je serais prêt à appuyer largement la proposition et à y donner suite assez tôt. Mais je n'aimerais pas que l'on fasse cette dépense, même si l'honorable représentant de Springfield a raison, si, après coup, l'on ne pouvait utiliser la voie ni se rendre compte de la possibilité de la navigation du détroit. Je pense que le Gouvernement serait bien avisé d'examiner les possibilités de ce projet, car, s'il est pratique, il me semble que l'on pourrait trouver un moyen de se rendre aux demandes urgentes de l'Ouest à cet égard plus tôt qu'on ne le pourrait autrement.

Je n'entends pas avec beaucoup de sympathie les arguments fondés sur la supposition qu'il existe dans l'est du Canada une hostilité profonde contre cette voie, simplement parce qu'elle permettrait à l'Ouest d'exporter ses produits sans les faire passer par les villes de l'Est. Je n'ai jamais noté ce préjugé; de fait j'ai noté tout le contraire. Si je juge bien les dispositions de l'est du Canada, je crois que cette partie du pays acceptera volontiers le chemin de fer de la baie d'Hudson dès que l'on aura démontré que cette voie sera une affaire solide; qu'elle sera réellement ce que l'ouest du Canada espère, c'est-à-dire un moyen de transport moins onéreux pour le grain de l'Ouest Je sais que l'on craint fort que les espoirs de l'Ouest ne soient déçus quand la voie sera terminée et ces craintes ont augmenté plutôt que diminué en ces derniers temps, si je ne me trompe. C'est à cause de ces craintes qu'une partie considérable de l'opinion publique s'oppose au projet, et non pas parce que l'on redoute que le succès couronnera l'entreprise. Il n'est pas bon pour notre pays, il n'est aucunement à l'avantage de l'harmonie et de la bonne entente qu'une région, puis l'autre, attribue un sentiment d'antagonisme à la majorité du centre envers l'une ou l'autre des extrémités. S'il m'est permis d'exprimer mon humble opinion, formée après un nombre considérable d'années passées dans la vie publique, je dirai qu'un sentiment très généreux à l'égard des réclamations de l'ouest du Canada se répand, aussi bien dans la province de Québec que dans la province d'Ontario. Je me sens donc d'autant plus justifiable de dire que, à mon avis, l'on n'exigera pas un très grand délai, si un examen fait par ceux qui sont le plus aptes à l'entreprendre peut convaincre la Chambre que le nouveau déboursé demandé par l'honorable représentant de Springfield suffirait à assurer une épreuve véritable de l'entreprise. La Chambre serait alors disposée, je crois, à lui accorder à brève échéance la réalisation de ses espoirs.

Avec cette addition, qui n'est pas une modification, je répète ce que je déclarai au cours de la discussion d'il y a deux ans et en public, depuis cette époque.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à une heure moins dix minutes mardi matin.

Mardi, 5 mai 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

MOTION D'ORDRE RELATIVE AUX SEANCES DU LUNDI

Le très hon. W. L. MACKENZIE KING (premier ministre) propose:

Que le lundi 11 mai, et tous les lundis suivants jusqu'à la fin de la session, les avis de motion du Gouvernement et les mesures du Gouvernement aient priorité sur toutes les autres affaires sauf sur les questions des députés et les avis de motion pour production de documents.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LE CHEMIN DE FER SAINT-JEAN A QUEBEC

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité à sa prochaine séance pour étudier la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de proroger le délai dans lequel la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et de Québec doit achever sa ligne ferrée d'un endroit à ou près de Centreville, comté de Carleton, à un endroit à ou près d'Andover, comté de Victoria, jusqu'au 31 décembre 1827, tant pour la convention conclue en vertu de l'article trois de la loi de 1916 relative au chemin de fer de Saint-Jean et de Québec, que pour la convention relative au subventionnement faite en vertu de l'article six de ladite loi; mais cette prorogation ne sera accordée quant à la première convention susindiquée que du consentement de Sa Majesté au nom de la province du Nouveau-Brunswick.

Son Excellence le Gouverneur général a pris connaissance de l'objet de cette résolution et y a donné son assentiment.

LE DESASTRE DE LA POINTE PELEE

M. CHURCH: Je signale au ministre de la Marine et des Pêcheries la noyade de neuf matelots canadiens à la pointe Pelée dans une tempête du lac Erié, où leur bateau a fait naufrage, suivant une dépêche au *Globe* du 4 mai. Je citerai un passage de cette dépêche:

Lorsque votre correspondant a questionné l'équipe de sauveteurs de la station de la pointe Pelée, ceux-ci nous ont déclaré que les moyens de sauvetage y faisaient défaut, que la station n'avait pas de vigie, manquait d'une bonne longuevue et n'avait qu'une mauvaise chaloupe pour servir de barque de sauvetage et que la tâche de porter secours aux naufragés est laissée généralement à l'équipage du bateau à essence le *Flossie G.*, employé aux opérations de pêche.

Est-ce que le Gouvernement va ordonner une enquête complète dans les causes de ce désastre, dans les pertes de vie, dans les moyens de sauvetage existant à la station en question comme aux autres situées sur les rivages des Grands lacs?

L'hon. M CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je m'empresserai de faire faire une enquête dans les circonstances qui ont entraîné ce naufrage et dans les mesures à prendre pour empêcher de nouvelles pertes de vie à l'avenir. J'adopterai tous les moyens nécessaires à cet effet.

MODIFICATION DE LA LOI DES GRAINS

M. GOULD: Le ministre du Commerce a-t-il songé à saisir le comité de l'agriculture du projet de modification concernant la loi des grains, afin qu'on puisse en prendre connaissance par avance?

L'hon. T. A. LOW (ministre du Commerce): J'ai donné l'instruction au greffier d'inscrire le projet au Feuilleton.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 32), déposé par l'honorable M. Béland, ministre de la Restauration civile des soldats, concernant l'emploi des fonds de cantines.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION PORTANT APPROBATION D'UNE CONVENTION PASSEE AVEC LES ETATS-UNIS CONCERNANT LA REGULARISATION DU NIVEAU DU LAC DES BOIS ET DU LAC DE LA PLUIE

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre, secrétaire d'Etat au département des Affaires extérieures) propose à la Chambre de passer à la discussion en comité général sur un projet de résolution ainsi conçu:

Le et la Chambre des communes décident qu'il y a lieu que le parlement approuve la Convention et le Protocole, déposés à la Chambre, le jeudi vingt-cinq février mil neuf cent vingt-cinq, conclus entre Sa Majesté, au nom du Canada, et les Etats-Unis d'Amérique, touchant la régularisation du niveau du lac des Bois, et les lettres identiques de renvoi soumettant à la Commission mixte internationale certaines questions relevant de la régularisation du lac de la Pluie et d'autres eaux supérieures, lesquels documents ont été signés à Washington le vingt-quatre février mil neuf cent vingt-cinq, et signés au nom de Sa Majesté, pour le Canada par le plénipotentiaire y nommé; et que la Chambre les approuve.

Cette motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: J'ai déjà fait quelques commentaires lorsque le projet a été déposé. Je désirerais avoir des explications de la part du Gouvernement sur les modifications qui ont été faites, sur l'addition d'un protocole et sur les causes qui ont retardé pendant plusieurs années le règlement de cette affaire.

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur): La question est réglée conformément aux conditions arrêtées dans un décret adopté par le Gouvernement dont notre collègue était le chef à l'époque, en 1921.

Le retard a été causé par l'opposition du gouvernement de l'état de Minnesota qui voulait que le règlement s'étendît au niveau du lac de la Pluie et aux sources supérieures. D'accord avec le point de vue soutenu par nos prédécesseurs nous voulions qu'on règle en premier lieu la question relative au lac des Bois, conformément aux termes du traité, et qu'on réserve la question relative aux autres sources pour une étude subséquente. On a essayé de nous faire prendre l'engagement de nous conformer aux conclusions qui termineraient l'enquête de la commission. Notre très honorable collègue constatera que le Gouvernement n'a pas acquiescé à cette condition. Nous avons réglé la question conformément aux principes posés dans le décret de 1921 portant ratification du traité.

Comme je l'ai dit, les délais ont été causés par le fait des représentants du Minnesota qui ont fini par accepter notre point de vue, et la convention a ultérieurement reçu sa ratification par le congrès. Elle n'attend plus que la nôtre pour entrer en vigueur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vois donc que le gouverneur Prens a renoncé à celles de ses prétentions qui venaient en conflit avec les termes du règlement primitif.

L'hon. M. STEWART: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il faut voir aussi que la question des sources des lacs supérieurs demeure dans le même état, c'est-à-dire qu'elle sera soumise à l'enquête de la commission mixte sans obligation de part et d'autre

à s'y soumettre d'emblée. Si ma mémoire est fidèle, le gouverneur Prens et M. Backus ont insisté pour que les propriétaires de terres dans les régions inférieures des lacs, assument leur part des dommages résultant de la régularisation des eaux des lacs supérieurs. Voilà donc l'une des prétentions qu'ont abandonnées le gouverneur Prens et l'état du Minnesota.

L'hon. M. STEWART: Le gouverneur Prens n'a jamais insisté sur ce point-là auprès de nous. Il a fait des instances toutefois afin de conclure des arrangements en ce qui regarde les dommages susceptibles de se produire dans la région des lacs supérieurs. La grande difficulté, c'est qu'il cherchait à obtenir des gouvernements une promesse d'indemnité pour les dommages qui pourraient survenir dans la région des lacs supérieurs, après que la commission aurait rendu sa décision. Je ne me rappelle pas au juste si cette prétention fut soulevée antérieurement à l'année 1922. Cependant, toute la difficulté se résumait à la question des dommages susceptibles de se produire dans la région des lacs supérieurs. Mon très honorable ami se rappelle sans doute que M. Backus était fort intéressé dans cette région où il était propriétaire de très grandes étendues en forêt; la solution du problème a donc été retardée entièrement par suite de la difficulté surgissant à l'égard des lacs supérieurs. Or, nous avons refusé de souscrire à ces conditions; nous nous en sommes tenus à notre attitude première, nous avons refusé de nous engager à accepter d'avance la décision de la commission; cependant, nous avons toujours manifesté notre désir de respecter la sentence arbitrale rendue par la commission ainsi que la décision du gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: En réalité, il n'y a rien dans la résolution qui soit en contradiction avec la décision originale de la commission royale et le décret du conseil autorisant l'exécution du traité en conséquence?

L'hon. M. STEWART: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je félicite le Gouvernement de s'en tenir loyalement aux principes posés par ses prédécesseurs dans le cas qui nous occupe.

(Rapport est fait sur la résolution.)

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre) propose:

Qu'un message soit envoyé au Sénat informant Leurs Honneurs que la Chambre a adopté une résolution et prie Leurs Honeurs de s'unir à elle pour approuver lesdits Convention et Protocole ci-dessus.

Il est ordonné, que le Greffier porte ledit message au Sénat.

(La motion est adoptée.)

[L'hon. George P. Graham.]

DISCUSSION DU BILL TENDANT A MODIFIER LA LOI DES PENSIONS

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement civil des soldats) propose que la Chambre se forme en comité général et passe à l'examen du projet de loi (bill n° 70) tendant à modifier la loi des pensions.

(La motion est adoptée.)

La Chambre se forme en comité général, et passe à la discussion des articles.

Sur l'article 1er (invalidités au sujet desquelles des pensions sont réclamées).

M. CLARK: On a demandé au ministre, si cette nouvelle disposition est la même que celle qui fut insérée dans le projet de l'année dernière?

L'hon. M. BELAND: Il s'agit d'une nouvelle disposition. Nous visons à préciser le sens de l'article. Dans certains cas, l'invalidité qui donne droit à une pension fait son apparition un an, deux ans ou trois ans après que le soldat a reçu son congé définitif, quoi qu'elle soit peut-être le résultat d'une blessure ou d'une maladie survenues pendant la période de service. Nous visons à préciser le sens de l'article afin que si la blessure ou la maladie sont attribuables au service, l'invalidité qui en est la conséquence donne droit à une pension, quoiqu'il puisse s'écouler plusieurs années avant qu'elle ne fasse son apparition. Si mon honorable ami veut bien lire le texte de l'amendement...

M. CLARK: Je l'ai lu. Je serais heureux si le ministre voulait bien citer un exemple en quoi le chiffre de la pension peut différer sous le régime de la nouvelle disposition comparativement à l'ancienne loi. Je ne vois pas en quoi le nouvel article peut donner lieu à une interprétation différente.

L'hon. M. BELAND: Les commissaires des pensions sont d'avis que, si l'on s'en tient strictement à l'interprétation de l'article, il peut survenir des cas où les pensions seront refusées. Avec le présent amendement, il sera parfaitement clair que la blessure ou la maladie aboutissant à une invalidité donneront droit au soldat de toucher une pension, du moment qu'il sera possible de les relier l'une à l'autre. Cela fait disparaître tout doute possible et c'est là l'unique but que nous visons.

M. ARTHURS: Cela faciliterait l'expédition des affaires, si le ministre avait l'obligeance de signaler les différences entre le présent bill et le projet de l'année dernière.

L'hon. M. BELAND: J'avais l'intention de le faire et je me ferai un plaisir de me rendre à la demande de mon honorable ami au fur

et à mesure que les articles seront mis en discussion. Les dispositions les plus importantes ont été soumises à la Chambre l'année dernière

M. ROSS (Kingston): Le ministre a-t-il une idée du nombre de pensions qui ont été refusées par suite de la stricte interprétation de la loi?

L'hon. M. BELAND: Dans le moment, je n'ai aucun cas particulier à l'esprit, mais eussé-je songé à cette question j'aurais pu citer quelques exemples. Si mon honorable ami examine attentivement l'article tel qu'il est maintenant modifié et celui qui existait auparavant, il constatera que la rédaction actuelle est plus claire et ne prête à nulle fausse interprétation. L'invalidité peut se faire sentir deux ou trois ans après la démobilisation du soldat et se rapporter à son service d'outre-mer bien qu'elle ne fût pas apparente au moment de son licenciement. Sous le régime de l'article rédigé dans ses termes actuels, si la blessure ou la maladie qui a été cause de l'invalidité remonte au service militaire du soldat alors celui-ci a droit à une pension. Cette proposition a été faite par la commission pour rendre l'article plus clair. Bien qu'elle ait admis qu'elle n'a pas interprété la loi autrement jusqu'aujourd'hui, elle a fait observer que la stricte interprétation de cette loi telle qu'elle existait pourrait en certains cas tendre au refus de la pension lorsque l'invalidité se révèle longtemps après la démobilisation du soldat.

M. CHURCH: L'amendement à l'article 1er ne va pas assez loin; il y a un grand nombre de cas qu'il ne comprend pas. Des centaines d'hommes aujourd'hui, comme le ministre le sait, ne sont pas pleinement valides, et cela est inconstablement dû à leur service d'outremer. Il y en a un grand nombre qui, à leur retour de la guerre, ont travaillé un mois, ou même un an ou deux, et se sont aperçus qu'ils étaient incapables de vaquer à leurs occupations civiles. Cependant, l'article 1er, tel qu'il est libellé, les exclut des avantages de la loi. Même, il en est que la guerre a rendus invalides et que l'ancienne loi ne concernait pas et qui maintenant encore sont laissés de côté. L'intention de cet article devrait être interprétée plus libéralement. Je connais un ancien combattant mort à Winnipeg il y a quelque temps et à qui une pension avait été refusée bien qu'il eût servi quatre ans au front et que ses parents n'eussent pas assez d'argent pour ramener sa dépouille à Toronto, dans ma propre circonscription. La maladie de ce vétéran s'est accentuée après la guerre, mais il est indubitable qu'elle a été causée par son service militaire. Ces soldats meurent par milliers; à tous les mois, on conduit au tombeau des centaines de ces malheureux qui n'ont pu obtenir une pension à cause d'une trop rigoureuse interprétation de la loi. Les crédits de ce département sont de 5 millions de moins que l'an dernier. Nos vétérans ne vivront pas éternellement et il est temps de les traiter avec plus de générosité. Ils vieillissent et ne peuvent plus travailler trois cent soixante-cinq jours par année. Cependant, ils ont des familles à soutenir. Ils sont Canadiens comme nous; ils ont été élevés au pays, se sont enrôlés de bonne heure dans le désir de faire du service actif et ont été versés dans les cadres britanniques. Aujourd'hui, ils ne peuvent bénéficier de la pension, soit des gouvernements anglais ou canadien. Notre loi ne s'applique pas à eux.

M. POWER: L'honorable député dit-il qu'il est des Canadiens d'origine qui se sont enrôlés dans les troupes britanniques et qui n'ont touché aucune pension?

M. CHURCH: Oui; j'ai à l'idée le colonel Young, de Kingston, bien connu de mon collègue, je n'en doute pas. Il a pris du service dans les troupes anglaises, mais s'est vu refuser une pension plus tard. Ceux de nos anciens combattants qui ne peuvent être écoutés dans leur détresse sont obligés de s'adresser aux municipalités pour en obtenir de l'aide. Cela me rappelle le cas d'un soldat du nom de Taylor au sujet de qui j'ai correspondu avec le ministre. Cet homme, qui demeure dans la circonscription de mon honorable ami de Toronto-Sud (M. Sheard), n'a pu recevoir une pension. Il a écrit à la commission durant des mois sans satisfaction et a dû être secouru par la ville. Les autorités prétendent que sa maladie n'est pas due à son service au front. En toute courtoisie, je ferai remarquer au ministre que la loi devrait être appliquée dans un sens assez large pour comprendre tous ces cas. Lorsque des demandes sont adressées au ministre, il répond qu'il doit s'en tenir au sens strict de la loi, et après une correspondance volumineuse, les commissaires adoptent la même attitude. Comme résultat, c'est la ville qui vient au secours de ces soldats. Je le répète, l'amendement ne va pas assez loin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre peut-il nous dire qui a rédigé cet article? Est-ce le département de la Justice?

L'hon. M. BELAND: Je pense que c'est le secrétaire de la commission.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je préfère la rédaction de l'ancien article; elle était plus simple et en même temps plus claire. Je me demande si on fait bien d'omettre les mots

"qui peut être attribuée". Selon le présent texte la pension doit être payée lorsque la blessure ou la maladie ou son aggravation qui a causé l'invalidité "s'est produite au cours de ce service militaire". L'ancien texte était moins étiré; on se sert des mots "qui peut être attribuée à". A mon sens l'invalidité pourrait être attribuée au service militaire sans qu'elle se fût produite au cours dudit service; je ne sais s'il en est ainsi au juste, mais la chose est possible. Je propose que la rédaction soit celle-ci: "qui peut être attribuée au service militaire ou qui s'est produite au cours de ce service".

L'hon. M. BELAND: J'y suis. J'avais l'intention de proposer la radiation des mots "qui peut être attribuée à" qui figurent ailleurs aussi. On veut adopter ce que les soldats appellent le principe du droit à la pension. Dès que l'invalidité survient pendant le service militaire à un homme qui se trouvait sur le théâtre même de la guerre, cette invalidité peut être attribuée au service militaire. Les mots "s'est produite" prévoient tous les cas. L'invalidité qui "s'est produite" au cours du service militaire peut être ou n'être pas "attribuable à" ce service, mais elle tombe sous l'application des mots "s'est produite". Ces derniers mots ont une plus grande portée que les mots "qui peut être attribuée à", lesquels ne sont pas nécessaires, puisque les mots "s'est produite" prévoient tout.

L'hon. M. MANION: A l'entendement du profane le texte de la loi existante semble se prêter à une interprétation plus large que le présent texte. L'application de l'article est-elle plus restreinte par suite de la radiation des mots "qui peut être attribuée à"?

L'hon. M. BELAND: Je consens volontiers à insérer les mots "qui peut être attribuée à" mais ils ne sont nullement nécessaires de l'avis de la commission des Pensions.

L'hon. M. MANION: Le lecteur ordinaire trouve dans nos lois maint mot et mainte phrase qui ne sont pas nécessaires; d'après moi le ministre ne doit pas s'inquiéter de ce que les mots "qui peut être attribuée à" soient de trop. On ferait aussi bien de les insérer de nouveau.

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. CLARK: Monsieur le président, il me semble que s'il y a danger que l'article en ait une interprétation plus restreinte on devrait conserver les mots "qui peut être attribuée à". Décidément la rédaction "qui peut être attribuée au service militaire ou qui s'est produite au cours de ce service" assurerait, du point de vue légal, une interprétation plus ample; par conséquent on ne perd rien à garder les mots "qui peut être attribuée à". L'adoption de l'article en sa forme actuelle pourrait faire qu'une interprétation stricte du texte privât un homme de toute pension en compensation d'une affection qui ne se serait manifestée que des années après le licenciement de cet individu. Je trouve donc que si le ministre ne s'y oppose pas,—et il affirme qu'il n'y a pas la moindre objection,—on serait bien avisé d'insérer de nouveau les mots "qui peut être attribuée à".

[Le très hon. M. Meighen.]

M. CALDWELL: Monsieur le président, je conçois que l'interprétation de l'article en devienne plus étroite ou plus large. Par exemple aux termes de la loi existante, si je ne m'abuse, lorsqu'un homme est atteint d'invalidité pendant qu'il est en congé ladite invalidité ne peut pas "être attribuée à" son service; sous l'empire du présent texte elle le serait. Par contre si la tuberculose se déclare un an ou deux après le licenciement on en pourrait fort bien retracer la cause au service militaire du malade; seulement l'absence des mots en question pourrait restreindre jusqu'à un certain point l'interprétation de l'article. Pour cette raison je serais personnellement heureux de voir rétablir les mots "qui peut être attribuée à". Personne n'en souffrira, je pense. Il y a eu un temps où le texte se lisait "qui peut être attribuée au service militaire comme tel". Je me suis toujours opposé à ces deux derniers mots. Un jour on les raya; plus tard on les rétablit et enfin on les retrancha de nouveau. Je crois que ces mots "comme tel" ont causé bien du tort. A mon sens il faut conserver les mots "qui peut être attribuée à", pour les raisons que je viens d'exposer.

M. BLACK (Yukon): D'après moi l'omission des mots "qui peut être attribuée à" donne nécessairement à l'article un sens plus étroit. Un homme pourrait être gazé au cours de son service, recouvrer la santé en apparence et être licencié comme indemne de blessure; mais plus tard comme l'a fait observer l'honorable député de Victoria et Carleton (M. Caldwell) la tuberculose pourrait se déclarer. La maladie qui "s'est produite" au cours du service c'est non pas la tuberculose, mais le fait d'être gazé; seulement la tuberculose est l'invalidité qui "peut être attribuée à" la blessure, provenant du gaz, qui s'est produite au cours du service. Donc je ne crois pas qu'on puisse omettre les mots "qui peut être attribuée à" sans restreindre l'application de l'article.

L'hon. M. BELAND: Naturellement je respecte l'opinion de mon honorable ami. Dans l'exemple qu'il vient de citer l'invalidité pro-

vient de la tuberculose causée par une blessure ou maladie qui s'est produite au cours du service militaire.

M. BLACK (Yukon): Mais elle ne s'est pas "produite".

L'hon. M. BELAND: Je voudrais qu'on m'indiquât seulement un cas où les mots "qui peut être attribuée" seraient nécessaires ou utiles. Je ne pense pas qu'on puisse m'en citer un seul. Toutefois, comme je l'ai déjà dit, je n'ai aucune objection à ce qu'on insère ces mots. Dans le cas cité par mon honorable collègue, l'invalidité se manifeste, disons deux ans après le service. C'est l'invalidité qui donne droit à la pension, et non la blessure ou la maladie. Or, cette invalidité a-t-elle été causée par une blessure ou une maladie "contractée" au service? Elle ne "peut être attribuée" au service.

L'hon. M. MANION: Le mot "causée" n'est pas dans le texte.

L'hon. M. BELAND: Résultant de.

M. CALDWELL: N'y a-t-il pas eu beaucoup de soldats démobilisés comme A N° 1 et qui plus tard ont fait une demande de pension en raison d'une invalidité qui s'est manifestée subséquemment et qui était attribuable au service sans qu'elle fût apparente au moment de la démobilisation? Si nous adoptions cet article tel qu'il est rédigé, ces hommes-là se trouveraient absolument mis de côté. Le ministre doit connaître plusieurs cas de ce genre.

L'hon. M. BELAND: Il est certain que dans nombre de cas, l'invalidité s'est manifestée longtemps après la démobilisation, mais on s'est rendu compte qu'elle résultait d'une blessure. . .

M. CALDWELL: "Qui peut être attribuée" et c'est l'expression sur laquelle la commission des pensions a maintes fois insisté.

L'hon. M. BELAND: Mon honorable collègue, si je puis me permettre de le lui dire, ne se rappelle pas exactement ce qui s'est passé. Il ne s'agit pas de l'invalidité attribuable au service militaire, mais bien de la blessure ou maladie qui a causé l'invalidité. Disons que celle-ci se manifeste par exemple, plusieurs années après la démobilisation de l'intéressé et on s'aperçoit qu'elle est le résultat d'une blessure ou maladie qui s'est produite au cours du service. Ce mot "produite" donne à la disposition un sens beaucoup plus étendu que les mots "qui peut être attribuée" car il est possible que l'intéressé ait eu cette blessure ou contracté cette maladie ailleurs que dans le rang, par exemple pendant qu'il était en congé, ou en jouant au ballon ou à la balle. Or cette blessure "ne pourrait pas être attribuée" au service militaire, mais elle se serait pourtant "produite" au cours du service militaire. C'est pourquoi j'estime que le mot "produite" a un sens beaucoup plus large que l'expression "qui peut être attribuée" et par conséquent l'englobe.

M. CALDWELL: Si l'on disait: "attribuable au service ou qui s'est produite au cours de ce service", cela aurait un sens beaucoup plus étendu.

M. HARRIS: Si l'on adoptait l'article tel qu'il est rédigé avec l'expression "s'est produite au cours de ce service militaire", la portée de la loi se trouverait considérablement restreinte. Je me rappelle le cas d'un soldat revenu d'outre-mer reconnu comme étant absolument sain; après avoir passé un an sur sa ferme, il fut obligé d'aller se faire soigner à l'hôpital où, l'an dernier, il est resté pendant neuf mois. Il n'est certainement plus en bonne santé maintenant, mais si l'article restait tel qu'il est, je suppose qu'il lui serait impossible d'avoir droit à quoi que ce soit. Je suggère qu'on insère les deux expressions.

L'hon. M. MANION: Il s'agit de savoir si on doit les inclure toutes les deux ou si l'on doit se contenter d'une seule. Certes, les deux seraient plus fortes qu'une seule. Puisque le ministre dit que cela lui est parfaitement égal, je propose qu'on ajoute les mots "attribuables au service ou".

L'hon. M. BELAND: Pour me rendre aux désirs des honorables députés, je propose qu'après le mot "faite" à la 15e ligne, on ajoute les mots "est attribuable au service militaire", de sorte que la disposition sera ainsi rédigée:

...lorsque la blessure ou la maladie ou son aggravation, qui a causé l'invalidité ou le décès au sujet desquels la demande est faite, est attribuable au service militaire ou s'est produite au cours de ce service militaire.

Personnellement, je ne sache pas que le sens en soit élargi, mais je veux bien qu'on insère l'expression.

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

Sur l'article 2 (mauvaise conduite).

L'hon. M. BELAND: Cette disposition se trouvait dans le projet de l'an dernier. La première partie de l'article 2 est une simple reproduction de la loi actuelle. La seule nouvelle disposition est celle de l'alinéa (c) disant qu'en cas de maladie vénérienne contractée avant l'enrôlement et aggravée au cours du service, la pension doit être concédée

pour l'invalidité totale à l'époque de la réforme dans tous les cas où le soldat a servi sur un théâtre réel de la guerre, mais nulle aggravation de l'invalidité après le licenciement ne confère un droit à la pension.

M. POWER: Si la maladie est contractée au service et cause la mort, la famille a-t-elle droit à une pension?

L'hon. M. BELAND: Non.

M. POWER: Je ne vois pas pourquoi nous établirions cette distinction. Vous accordez une pension à l'homme de son vivant s'il contracte sa maladie au service, mais vous n'accordez rien aux infortunés qu'il laisse derrière lui en mourant.

M. CALDWELL: Cet article n'est-il pas identique à l'article qu'on trouve dans la loi adoptée par la Chambre, l'an dernier?

L'hon. M. BELAND: Je le pense.

M. ROSS (Kingston): D'après les premières observations du ministre touchant l'article 1 il semblait que les commissaires des pensions eussent des remords de conscience et consentissent à élargir un peu la portée des dispositions de la loi, mais nous voyons maintenant, au contraire, qu'ils tentent de la rétrécir. L'alinéa (b) décrète que la commission "peut", accorder cette pension quand le requérant dépend d'un autre pour vivre. Il me semble qu'on aurait dû employer le mot "doit" pour rendre l'article plus impératif. En ce qui regarde les remarques de l'honorable député (M. Power) il existe une distinction entre les deux catégories. Dans un cas, l'homme a été soigné et est censé guéri, mais le service ramène l'infirmité; dans l'autre, il contracte la maladie au cours du service.

M. POWER: Je ne comprends pas bien cela.

L'hon. M. BELAND: Les alinéas (a) et (b) n'ont rien de nouveau; ils ont fait partie de la loi depuis nombre d'années. Quant à l'alinéa (c), il est nouveau et plus étendu que l'ancien; on y trouve le mot "doit"—impératif.

(L'article est adopté).

Sur l'article 3 (enfants du pensionnaire des classes de 1 à 5).

L'hon. M. BELAND: Cet article se trouvait dans le bill de l'an dernier. Son but est d'étendre les dispositions de l'ancienne loi sous le régime de laquelle des pensions sont accordées aux enfants des pensionnaires, dans les classes 1 à 5, lorsque les pensionnaires meurent d'une maladie ou infirmité qui n'est pas sujette à apporter une pension ou qui n'a pas été causée par la guerre. Je vais citer un exemple: Un individu qui touche une pension de 100 p. 100 à cause d'amputations est tué par la foudre. Dans les circonstances ordinaires et dans les classes 1 à 5, ceux qui dépendent de lui ne recevraient pas de pension, mais dans ce cas, ils y ont droit. En d'autres termes, la mort n'a été nullement causée par le service, mais comme il s'agit d'un cas d'invalidité grave, nous avons inséré cette disposition dans la loi afin que ceux qui dépendent de lui touchent une pension. Cette disposition avait été insérée dans la première loi de 1919 pour une période de 5 ans. En 1924, la Chambre demanda sa continuation pendant cinq autres années, mais cette disposition fut repoussée par le Sénat. Nous l'insérons de nouveau cette année.

M. CLARK: L'article ne s'applique qu'aux cas d'invalidité grave, 80 à 100 p. 100.

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. CLARK: Il est bien de cas où une femme doit prendre soin de son mari pendant cinq ans, les soins devenant continuellement plus difficiles et si l'invalide meurt après cette période de cinq ans, que sa mort soit causée par une affection contagieuse ou toute autre maladie qu'on ne saurait attribuer au service, même si sa mort arrive un jour après les cinq ans expirés, la veuve ne toucherait rien, mais cette disposition lui accorde quelque chose.

L'hon. M. BELAND: C'est bien cela.

(L'article est adopté).

Sur l'article 4 (pension conforme au degré d'invalidité).

L'hon. M. BELAND: Cet article est nouveau. La première partie est la même que l'article 25 de la loi des pensions telle qu'elle est presque depuis son origine, mais nous faisons des exceptions pour les cas de tuberculose. Dans tous les cas le droit d'accorder des pensions est laissé aux commissaires des pensions et, en exerçant cette discrétion, ils se sont basés sur un certain tableau d'invalidités; mais il s'agit ici d'une certaine catégorie de pensionnaires, c'est-à-dire les tuberculeux. On voit que le paragraphe 3 décrète:

Des pensions pour une invalidité qui résulte de la tuberculose pulmonaire, alors que pendant le traitement d'un membre des forces la présence du bacille tuberculeux a été découverte dans les crachats ou qu'il a été établi que la maladie est modérément avancée et cliniquement active, sont concédées et maintenues comme suit:

On énumère tout d'abord le cas du soldat qui a vu du service sur le théâtre même de la guerre et y a contracté la tuberculose. On doit le pensionner deux ans à 100 p. 100, sans aucune réduction possible. Il est aussi une autre catégorie de tuberculeux, ceux qui ont été atteint par la maladie durant leur service,

mais n'ont pas fait de service sur le théâtre réel de la guerre.

M. CALDWELL: Est-ce que l'alinéa (b) du paragraphe 3, de l'article 4, ne s'applique pas qu'aux cas aggravés pour ceux qui n'ont pas servi sur le théâtre de la guerre?

L'hon. M. BELAND: Non, il s'applique à tous.

M. CALDWELL: Cela n'est pas dit. Le ministre voudrait-il lire l'alinéa (b) du paragraphe 3?

L'hon. M. MANION: Sans vouloir vous rendre la tâche trop lourde, monsieur le Président, ne serait-il pas préférable, étant donné la nature compliquée de ces articles, de commencer par en donner lecture.

M. le PRESIDENT: Chaque député a-t-il un exemplaire du bill dans lequel les modifications sont soulignées?

L'hon. M. MANION: Oui, mais il est impossible de lire les articles et d'écouter en même temps les explications du ministre.

M. le PRESIDENT: Je vais lire l'article 4, paragraphe par paragraphe.

L'hon. M. BELAND: Je crois, monsieur le Président, qu'il suffira de lire les parties soulignées, qui sont nouvelles.

(Les paragraphe 1 et 2 de l'article 4 sont adoptés.)

Sur l'alinéa (a) du paragraphe 3 (Pensions pour tuberculose pulmonaire).

M. CLARK: Cet article comporte-t-il d'autre changement que la fixation à deux ans de la même pension?

L'hon. M. BELAND: Actuellement, la loi ne renferme pas de disposition semblable.

M. CLARK: Mais ces pensions sont accordées conformément à la loi telle qu'elle existe aujourd'hui.

L'hon. M. BELAND: Non, il n'y a rien de cela dans la loi actuellement. C'est un article nouveau. Cependant, c'est ce qui se fait, en pratique.

L'hon. M. MANION: C'est une autorisation statutaire.

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. CLARK: En vertu de quelle autorité la commission des pensions peut-elle accorder ces pensions si la loi des pensions n'en dit rien?

L'hon. M. BELAND: Il est bien rare que nous entendions critiquer la générosité de la commission des pensions.

M. CLARK: Je demande seulement...

L'hon. M. BELAND: Je comprends parfaitement mon honorable ami; je plaisantais simplement. La commission a de fait accordé des pensions de 100 p. 100 à des tuberculeux moyennement atteints qpi avaient fait du service en France et en Angleterre et dans ce cas la pension était accordée pour deux ans, sans réduction. Sauf erreur, je crois que cela avait été proposé par un comité de la Chambre l'an dernier ou à l'avant-dernière session, je ne sais pas trop. Ainsi que le sait mon honorable ami, ces cas-là ont été discutés maintes fois devant les comités et cette pension de 100 p. 100 pendant deux ans, sans réduction a été proposée à un moment donné. La commission des pensions y a donné suite et ceci lui conférera l'autorisation statutaire.

M. CLARK: D'après ce que je comprends, la loi actuelle renferme une disposition autorisant des pensions dans les cas de la catégorie mentionnée dans cet article et le présent amendement a pour objet d'autoriser la continuation de ces pensions pendant deux ans, sans réduction?

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. CALDWELL: Je me suis rendu compte de l'effet du paragraphe dont je parlais, depuis que le président a lu l'article. Il assure une pension de 100 p. 100 au tuberculeux qui a servi sur le théâtre des hostilités s'il n'y a pas eu aggravation, tandis que celui qui n'a pas servi au front ne touche que 90 p. 100, si son cas n'a pas été aggravé du fait de son service militaire, tout en ayant droit à un pleine pension même s'il a contracté la maladie en dehors du théâtre des hostilités. liltés.

L'hon. M. BELAND: C'est cela.

M. CALDWELL: Ce sont deux bonnes dispositions qui n'existaient pas dans l'ancienne loi. L'une autorise la continuation pendant deux ans de la pleine pension de 100 ou de 90 p. 100 suivant le cas. L'autre dispositif très sage limite à 20 p. 100 toute réduction possible et l'échelonne par six mois afin de prévenir l'interruption complète de la pension et d'aider le pensionné à se rétablir graduellement.

(L'aliéna (a) du paragraphe 3 est adopté.)

Sur l'alinéa (b) du paragraphe 3.

M. CLARK: L'alinéa (a) précédent ne s'applique-t-il pas à ce cas-ci? Cet alinéa se lit ainsi: "Dans le cas d'un membre des forces qui n'a pas servi sur un théâtre réel de la

guerre et dont la maladie s'est aggravée pendant le service militaire.

M. CALDWELL: Il n'y a rien pour les cas d'aggravation, on ne s'occupe que des cas où l'invalidité est attribuable au service ou s'est produite pendant le service. Le ministre nous expliquera-t-il la signification de cette clause: De plus, les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas si la maladie s'est manifestée dans les trois mois qui ont suivi l'enrôlement?

L'hon. M. BELAND: La commission est libre de décider du chiffre de la pension dans un cas où la maladie s'est manifestée dans les trois mois qui ont suivi l'enrôlement. Dans ce cas, il est probable que la maladie existait avant l'enrôlement. Naturellement, le malade peut fort bien obtenir une pension de 100 p. 100. Si la maladie apparaît dans les trois mois, la commission est libre de lui accorder une pension de 50, 70 ou 80 p. 100.

M. CALDWELL: S'il contracte une maladie dans les trois mois qui suivent l'enrôlement, il ne peut obtenir une pension que pour aggravation?

L'hon. M. BELAND: C'est bien cela s'il n'a pas servi sur un théâtre réel de la guerre.

M. CALDWELL: J'hésiterais à approuver cette clause.

L'hon. M. BELAND: La commission étudie le cas, et si la maladie s'est aggravée pendant le service, le malade obtient sa pension dans tous les cas.

M. CALDWELL: Je n'y trouve pas trop à redire.

(L'alinéa (b) du paragraphe 3 est adopté).

Le paragraphe 4 (lorsqu'il n'y a pas de pension) est adopté.

L'alinéa est adopté.

Sur l'alinéa (a) du paragraphe 3 de (paiement définitif dans le cas d'invalidité dont le degré varie de 5 à 9 et de 10 à 14 p. 100).

M. CALDWELL: En cas de choix d'un paiement définitif, si plus tard le pensionnaire voit son état s'aggraver et requiert les soins du médecin, naturellement, si son invalidité est aggravée il a droit à la considération de la commission et au remaniement du chiffre de sa pension. Mais si son invalidité n'est pas augmentée, a-t-il droit au traitement gratuit dans un des hôpitaux militaires?

L'hon. M. BELAND: Oui, s'il a besoin de traitement.

M. CALDWELL: Même si son invalidité n'est pas aggravée?

[M. Clark.]

L'hon. M. BELAND: Oui.

(L'alinéa est adopté).

Sur l'alinéa (b) du pargaraphe 3 de l'article 5 (pension après qu'un paiement définitif a été accordé).

L'hon. M. MANION: La dernière clause de cet alinéa se lit comme suit:

Toutefois, les sommes déduites des paiements ultérieurs de la pension ne doivent pas excéder 50 p. 100 de la pension remboursable.

En définitive, il rembourse le dernier paiement, mais temporairement on ne peut enlever plus de 50 p. 100 de la pension.

L'hon. M. BELAND: C'est bien cela.

M. CALDWELL: Sous l'ancienne loi, on retenait simplement le paiement jusqu'à ce que le paiement initial fût absorbé?

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. ROSS (Kingston): Il est futile, je crois, de décréter que le degré d'invalidité doit être augmenté de 5 p. 100. A mes yeux aucun médecin ne saurait, en pareil cas préciser ce qu'il faut entendre par 5 p. 100. On devrait biffer ces mots à mon sens et l'article devrait simplement dire "si le degré d'invalidité est accru". Il est bien difficile pour un homme de faire examiner de nouveau son cas. De fait, je ne suis pas en faveur de cette disposition relative au paiement définitif. Si un homme est frappé d'invalidité à une époque quelconque, on devrait le payer, même s'il ne s'agissait que d'une invalidité de 2 p. 100 et il ne devrait pas tomber sous le coup d'aucune disposition quant au paiement définitif car il lui est trop difficile d'obtenir un remaniement. Il lui faut s'adresser à un médecin et ce dernier doit déclarer que son état s'est aggravé depuis le paiement définitif. Peut-être ne peut-on trouver le médecin qui l'a alors examiné. Si un homme souffre d'invalidité il devrait recevoir une pension; on en a annulé un trop grand nombre. Par exemple, on demande à un homme de subir une opération et il lui faut accepter. Sinon, sa pension est annulée. Je ne prétends pas que c'est la lettre de la loi, mais c'est ce qui se produit.

M. CALDWELL: A titre de renseignement, y a-t-il des cas où le pensionnaire est forcé d'accepter le paiement définitif, bon gré mal gré? Je n'ai jamais été en faveur du paiement définitif, ce n'est pas à l'avantage du pensionnaire je crois. On ne devrait pas le forcer à accepter un paiement définitif.

M. ROSS (Kingston): Non, mais supposons que l'homme se trouve dans la situation suivante: On lui souffle à l'oreille que s'il n'accepte pas le paiement définitif il n'obtiendra

rien et alors il accepte. Je ne considère pas que ce soit juste. Je ne parlerai pas de l'autre affaire, mais quant à l'augmentation de cinq pour cent, je ne vois pas comment on pourrait la calculer. On devrait enlever le "cinq pour cent", ne laissant que le mot "accrue". Il faut déjà assez de temps à un soldat pour se rendre là. Je sais qu'il a parfois fallu parcourir la région et payer des honoraires à un médecin pour faire considérer un cas.

M. CALDWELL: Je me trouve généralement d'accord avec l'honorable député de Kingston et je le tiens pour une autorité sur ces questions, mais je dois différer d'opinion quant au cinq pour cent. Il se peut cependant que je me trompe. Si ce cinq pour cent est enlevé et si le bureau des pensions dit à un homme: "Votre invalidité n'est que de sept ou huit pour cent et cela n'est pas grand'chose", il se peut qu'il n'obtienne rien. Je crois que cinq pour cent est à peu près le plus petit pourcentage. Si la disposition relative au cinq pour cent est enlevée, je crois que la clause sera difficile à appliquer. J'aimerais à connaître l'opinion de l'honorable député de Kingston là-dessus. Je crois que c'est une sauvegarde pour le pensionné, car si son invalidité est accrue de cinq pour cent, le bureau doit étudier son cas; mais si nous enlevons le cinq pour cent, il se peut que son degré d'invalidité soit accru de six ou sept pour cent et que le bureau n'en tienne pas compte.

M. ROSS (Kingston): Je dis ceci: Si nous laissons le mot "accrue" dans l'article, le soldat ne retirerait pas de pension en vertu de cet article. Si c'est deux pour cent, ou cinq pour cent ou dix pour cent, il n'y a pas de pension.

L'hon. M. BELAND: Je vois ce qui en est. Peut-être mon honorable ami de Victoria-et-Carleton (M. Caldwell) n'a-t-il pas saisi le point soulevé par l'honorable député de Kingston (M. Ross). Il est vrai que l'appréciation de l'invalidité se calcule par cinq pour cent, et les mots "cinq pour cent" qui se trouvent là sont peut-être inutiles. Si nous disions, par exemple:

Si, après qu'un paiement définitif a été accordé, il est découvert que l'invalidité du membre des forces s'est accrue, sa pension doit être rétablie...

Ceci veut dire, comme on le lit, "de cinq pour cent ou plus". Il n'y a aucune objection à adopter cet amendement en retranchant les mots "de cinq pour cent ou plus", et je propose que l'alinéa soit modifié en conséquence.

(L'amendement est adopté.)

L'alinéa (b), ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 5, paragraphe (3), alinéa (b) (lorsque le paiement définitif est offert, mais que le maintien de la pension est choisi).

L'hon. M. BELAND: Ceci n'est qu'un cadeau que nous faisons à un homme qui n'a pas d'invalidité.

L'hon. M. MANION: Mais c'est un cadeau en ce sens qu'on le lui avait offert auparavant.

L'hon. M. BELAND: On lui a offert, non pas un cadeau, mais une compensation pour une certaine invalidité. Il a refusé de prendre la compensation, mais il a choisi le maintien de la pension. Avec les mois et les années, cette invalidité disparaît entièrement et sa pension devrait également disparaître. Or avec ce paragraphe, il peut réclamer le montant qui lui avait été offert au moment où il souffrait encore d'invalidité.

M. CALDWELL: Je crois qu'il y avait une certaine raison déterminée pour insérer cet article. Ceci a déjà été discuté en comité. Je sais que, chez les soldats de retour de la guerre, à qui l'on avait offert un paiement définitif et qui ne l'avaient pas accepté, il y en a qui se figuraient que leurs pensions avaient été arbitrairement supprimées et qu'elles n'auraient pas dû l'être. Je ne dis pas qu'ils avaient raison. Il s'agit de prévenir cela. Le fait est que ceci ne représente pas une somme considérable, car ces paiements sont modiques. Ces paiements définitifs ne sont faits que pour invalidités peu importantes.

L'hon. M. BELAND: Mais il y a encore un grand nombre de pensionnés recevant de cinq à quinze pour cent; il y en a encore 4,000.

M. CALDWELL: Mais plusieurs de ceux-là ne voudront pas du paiement définitif. Plusieurs continueront à être pensionnés durant des années.

L'hon. M. BELAND: Ils continuent.

(L'alinéa (c) est adopté.)

L'article 5 est adopté.

Sur l'article 6 (détérioration des vêtements par suite d'une amputation).

L'hon. M. BELAND: Je suis certain que cet article ne soulèvera aucune objection. C'est un nouvel article inséré pour répondre à une demande faite depuis longtemps par les amputés, qui désirent une allocation pour l'usage et la détérioration des vêtements. On insère dans les Statuts la recommandation du comité parlementaire à l'effet d'accorder une allocation de $54 par année dans les cas d'amputation d'une jambe et de $22 par année dans les cas d'amputation d'un bras.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 7 (allocation annuelle pour soutien des père et mère).

L'hon. M. BELAND: L'article se passe de commentaires.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (conditions auxquelles la pension est payable aux veuves).

M. CALDWELL: Ne devrions-nous pas étudier cet article alinéa par alinéa?

L'hon. M. BELAND: Ce serait préférable.

Sur l'alinéa (a) du paragraphe 1:

M. CALDWELL: Le ministre veut-il nous donner un exemple des cas qui tomberaient sous le coup de cette clause?

L'hon. M. BELAND: Voici la loi, telle qu'elle est maintenant rédigée et telle qu'elle existe depuis 1919. Elle porte que:

Nulle pension ne doit être payée à la veuve d'un pensionnaire, à moins qu'elle n'ait vécu avec lui ou qu'elle ne fût entretenue par lui, ou qu'elle n'eût, à l'avis de la Commission, droit à être entretenue par lui lors de son décès et durant une période raisonnable avant ce décès.

M. LADNER: Dans le cas d'une séparation excusable ou à propos de laquelle une cour de justice prononcerait la séparation judiciaire, la commission pourrait-elle rendre une décision absolument à son gré?

L'hon. M. BELAND: Cette disposition prévoit un cas de ce genre, mais dans un tel cas la veuve elle-même ne doit pas du tout être responsable de la séparation, au point de vue de la loi.

M. LADNER: Supposons qu'une cour de justice ait accordé, en faveur de la femme, une séparation judiciaire, la commission serait-elle revêtue d'une autorité supérieure pour rendre une décision contraire?

L'hon. M. BELAND: Je ne pense pas qu'elle fît usage de cette autorité.

M. LADNER: J'ai lu cet article et l'amendement. Apparemment, cet alinéa confère un pouvoir tout à fait autocratique à la commission et lui permet d'agir à son gré. Je ne veux pas retarder les travaux du comité en rappelant les difficultés et les plaintes qui se sont produites dans le passé. Cette clause aura des effets considérables et je pense qu'il serait préférable, dans l'intérêt des pensionnaires, que, dans des cas où il ne saurait y avoir divergence d'opinion, par exemple dans le cas que j'ai mentionné, la commission doive se guider sur la preuve de faits. Je comprends qu'il est difficile, à cette phase des procédures, d'effectuer des modifications de fond, mais, m'en rapportant à mon expérience, je prétends qu'il n'est pas sage d'accorder une telle autorité à la commission, en vertu de laquelle elle peut rendre un verdict contraire aux règles de jurisprudence sur des questions de fait et de droit, telles que la séparation et autres semblables.

M. BLACK (Yukon): A-t-on l'intention de considérer de nouveau les cas où une pension fut accordée, mais où on en a arrêté provisoirement le versement, la commission ayant jugé que la veuve avait tort ou pour une autre raison semblable?

L'hon. M. BELAND: L'article 33 de la loi des pensions, telle qu'il est maintenant rédigé, pourrait éclaircir quelque peu le point soulevé par mon honorable ami (M. Ladner). Le paragraphe 4 de l'article 33 se lit:

4. Une femme qui a été divorcée ou légalement séparée d'un membre des forces décédé n'a pas droit à la pension, à moins qu'elle n'ait obtenu la concession d'une pension alimentaire ou d'une allocation alimentaire, auquel cas elle a droit, si elle est dans un état de dépendance, à l'équivalent de la pension de la veuve ou à l'équivalent de la pension alimentaire ou de l'allocation alimentaire qui lui a été accordée, selon que l'un ou l'autre montant est moins élevé.

Cette disposition se rapporte-t-elle au cas mentionné par mon honorable ami?

M. LADNER: Mais cette disposition est annulée par le présent article.

L'hon. M. BELAND: Non, ce paragraphe n'est pas révoqué.

M. LADNER: Je n'ai pas la loi sous les yeux; il m'est donc impossible de me prononcer.

(L'alinéa (a) est adopté.)

Sur l'alinéa (b):

L'hon. M. BELAND: Certaines subdivisions de cet alinéa sont assez compliquées et je prends la liberté de les expliquer brièvement. Le numéro 1 décrète que, si le mariage a eu lieu dans l'année qui a suivi le licenciement, la veuve doit recevoir la pension dans tous les cas, si la mort est le résultat de la maladie donnant droit à la pension. Le numéro 2 porte que, si le mariage a lieu après la mise en vigueur de cette loi et si l'homme obtient de la commission des pensions un certificat établissant qu'une invalidité dont il souffre n'est pas de nature à causer la mort, et qu'il vienne à mourir par suite de cette invalidité, la veuve a droit à la pension.

L'hon. M. MANION: Peut-il jamais obtenir un tel certificat?

L'hon. M. BELAND: Il le peut. Si j'avais perdu un petit doigt et obtenu une pension, je pourrais aller à la commission lui demander un certificat établissant que cette blessure n'est pas de nature à causer ma mort et elle

me donnerait ce certificat. Mais l'empoisonnement du sang peut résulter plus tard d'un accident quelconque arrivé à ce doigt et je puis en mourir, auquel cas ma veuve aurait droit à une pension.

M. CALDWELL: Mais c'est un cas qui n'est guère probable. Prenons l'amputé d'une jambe.

L'hon. M. BELAND: Dans ce cas, je n'émettrais pas de certificat.

M. CALDWELL: Le ministre ne pense-t-il pas qu'il se peut qu'un amputé d'une jambe obtienne un certificat attestant que cette invalidité pourrait ne pas causer sa mort?

L'hon. M. BELAND: Je n'accorderais pas ce certificat.

M. CALDWELL: Pour mieux nous faire comprendre la portée de cette clause, le ministre pourrait peut-être nous signaler un cas, où le certificat peut être accordé.

L'hon. M. BELAND: Le numéro 3 de l'alinéa prévoit ce cas. D'après cette clause, dans le cas d'un membre des forces qui s'est marié entre une période d'un an après sa réforme et l'entrée en vigueur de la présente loi, et qui a obtenu de la Commission un certificat établissant qu'une blessure ou maladie auront droit à la pension et dont il souffrait à l'époque de son mariage, n'était pas, à l'avis de la commission de nature à causer la mort, une pension doit être payée à la veuve.

M. CALDWELL: La clause dit "qui a obtenu" le certificat. Je serais porté à croire que ces mots lui enlèveraient la faculté de s'adresser à la commission après l'entrée en vigueur de la loi. Cela ne voudrait-il pas dire qu'il devra s'être procuré ce certificat avant l'adoption de cette loi?

L'hon. M. BELAND: Je ne le pense pas; il pourra l'obtenir en aucun temps.

(Les numéros 1, 2 et 3 sont adoptés.)

L'hon. M. BELAND: La quatrième clause se rapporte à l'individu qui s'est marié entre la période d'un an après sa réforme et l'entrée en vigueur de la présente loi, et qui est décédé d'une invalidité ouvrant droit à la pension. C'est ce que l'on désigne sous le nom de clause relative au "mariage prudent". S'il y avait lieu de supposer qu'à l'époque du mariage il n'existait aucun symptôme d'après lequel un homme raisonnable eût à la suite d'un examen raisonnable, connu l'existence et la gravité possible de la blessure ou maladie qui a fini par causer la mort, une pension est alors payable à la veuve. Nous faisons un pas de plus.

M. LADNER: J'ai à la mémoire le cas d'une certaine dame McSweyn, qui épousa un soldat souffrant d'une invalidité conférant le droit à la pension. Au moment du mariage, le mari souffrait d'anémie pernicieuse dont ni lui, ni sa femme ne soupçonnaient l'existence. Ils vécurent quelque temps ensemble puis il succomba. La veuve aurait-elle eu droit à une pension dans ce cas? On n'a fait aucune enquête, ne se doutant de rien, on ne peut s'attendre qu'une personne raisonnable se préoccupe de rechercher quelque chose dont elle ne soupçonne pas l'existence. Dans ce cas, la clause relative au mariage "prudent" n'est pas d'application. Mais pourrait-il s'appliquer à ce cas-ci, à cause des années de service?

L'hon. M. BELAND: J'ai l'impression qu'il devrait avoir son application si un homme prudent a fait un examen raisonnable.

M. LADNER: Cela veut-il dire qu'il faille aller chez un médecin avant la cérémonie du mariage pour se faire examiner sur son état de santé?

L'hon. M. BELAND: Je ne crois pas que la loi aille jusque-là. Il ne s'y trouve rien qui oblige à l'intervention d'un médecin.

M. LADNER: Je pose ces questions parce que je sais qu'elles s'appliquent à bien des cas et j'ai pensé que le ministre pour élaborer sa loi avait eu recours à l'expérience et aux conseils de la commission.

M. CALDWELL: A qui incombe-t-il de prouver ce fait? Ainsi pourrait-on au moment du mariage, se servir du dossier sanitaire du soldat déposé à la commission pour savoir si sa blessure peut amener la mort? Ou faudra-t-il que la veuve vienne témoigner que cette maladie n'était pas apparente à l'époque du mariage? Comment procédera-t-on?

L'hon. M. BELAND: Naturellement en consultant le dossier du soldat il est plus que probable qu'on lui refusera la pension. Selon moi, le fardeau de la preuve, comme vous dites, retombera sur la veuve, sur ses parents ou sur ses amis.

M. CALDWELL: De quoi se servirait-on pour faire cette preuve?

L'hon. M. BELAND: La veuve réclame rait la pension...

M. CALDWELL: D'après moi, cette clause n'a aucune valeur, je crois que personne ne pourra s'en prévaloir pour obtenir une pension.

L'hon. M. BELAND: Je ne l'ai pas rédigée, et je conviens qu'elle est très élastique.

M. CALDWELL: En théorie, oui.

L'hon. M. BELAND: Oui. Je suppose que dans un cas comme celui-là, la veuve produira une réclamation pour une pension et elle déclarera en vertu de quel article elle réclame, et je suppose que la commission devra examiner tous les documents relatifs à cet homme et il s'ensuivra un échange de lettres entre la veuve et la commission. Elle aura à établir, c'est à présumer, qu'à l'époque de son mariage tous ceux qui connaissaient son mari et s'étaient enquis raisonnablement de son état ne pouvaient deviner la maladie dont la mort devait être le résultat probable.

M. BOYS: Le ministre voudra-t-il définir le sens de cette disposition? Je l'ai lue et relue, et plus je la lis, moins je la comprends. Selon moi, à cause de sa phraséologie embarrassée, des deux réserves édictées, il est impossible de lui trouver un sens intelligible. Je présume qu'elle vient de quelque source précise, et le ministre a sans doute une note marginale qui explique le sens en quelques mots simples et clairs. Vraiment, j'ai fait de mon mieux, je l'ai lue et relue pour découvrir quel secours elle est censée apporter, sans pouvoir en venir à des conclusions.

L'hon. M. BELAND: Je ne suis pas un avocat, et si mes honorables amis ont peine à se tirer du labyrinthe de cette clause, alors mes chances de succès diminuent à chaque instant. Mais voici la conclusion du comité parlementaire qui s'est occupé, durant la dernière session, de ce point de la loi des pensions:

> Une pension doit être payée dans le cas d'un membre des forces qui s'est marié entre la période d'un an après sa réforme et l'entrée en vigueur de la présente loi, et qui est décédé des suites d'une invalidité ouvrant droit à la pension avant l'entrée en vigueur de la présente loi, si le mariage a eu lieu à une époque où il existait aucun symptôme d'après lequel un homme d'une prudence raisonnable, en faisant un examen raisonnable, aurait reconnu l'existence et la gravité possible de la blessure ou de la maladie qui a fini par causer la mort.

C'est, mot pour mot, le texte que nous avons ici. Cette clause sera absolument claire dans un cas particulier, celui d'une femme ayant épousé un homme sans le savoir du tout frappé d'invalidité physique due à la guerre et le croyant parfaitement sain à toutes fins ordinaires. Il se peut qu'elle soit en mesure d'établir la chose à la satisfaction de la commission, parce que d'autres connaissances du mari pensaient de même, dans lequel cas elle aurait la chance de recevoir une pension.

(Le numéro 4 est adopté.)

Sur l'alinéa c, du paragraphe 1 de l'article 8:

L'hon. M. BELAND: L'alinéa que nous venons d'étudier prévoyait le cas d'un soldat mort avant la mise en vigueur de la loi; celui-ci porte sur le cas d'un soldat mort après. Il s'est marié entre une certaine date dans l'année qui a suivi son licenciement et la date de l'entrée en vigueur de cette loi, et il n'a pas obtenu un certificat de la commission. A sa mort, sa veuve a le privilège de réclamer une pension, vu que, lors de son mariage, il ne paraissait pas, aux yeux d'un observateur ordinaire, souffrir d'aucun mal de nature à causer la mort.

M. CALDWELL: L'alinéa précédent s'applique à la veuve dont le mari est mort juste avant la mise en vigueur de cette loi, et cet alinéa-ci à la veuve qui a perdu son mari après l'adoption de cette loi. Que veulent-ils dire?

M. POWER: Y a-t-il quelqu'un qui en comprenne la signification?

L'hon. M. BELAND: Monsieur le président, j'en comprends la signification, mais je ferai remarquer combien il est difficile d'exprimer le sens de ces alinéas.

M. POWER: Le ministre garantit-il que les membres de la commission des pensions en comprendront la signification?

L'hon. M. BELAND: On ne les a pas consultés, mais je présume qu'ils comprendront.

(L'alinéa est adopté.)

L'article 8 est adopté.

Sur l'article 9 (la veuve d'un pensionnaire des classes 1 à 5).

L'hon. M. BELAND: Cet article est pareil à l'article 3. Nous présentons ces deux articles pour modifier les deux articles correspondants de la loi des pensions.

M. LADNER: La loi de l'an dernier comportait une allocation de secours dans les cas exceptionnels; cette disposition figure-t-elle dans le bill, cette année?

L'hon. M. BELAND: Elle est dans la loi depuis l'an dernier.

M. LADNER: Mais le projet de loi n'a pas été adopté, l'an dernier.

L'hon. M. BELAND: Oui, il a été adopté avec des modifications.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 10 (pension à la mère veuve qui peut devenir à charge).

L'hon. M. BELAND: Voici le deuxième article très important de ce projet de loi. Comme je l'ai expliqué l'an dernier, le débours

qu'implique l'adoption de cet article sera fort considérable—probablement $700,000 sur le champ et un accroissement annuel d'environ $50,000.

M. LADNER: Le ministre veut-il expliquer le principe de cette disposition? La question d'argent est d'importance secondaire si cette disposition a d'autres avantages.

L'hon. M. BELAND: D'après la loi, la mère d'un soldat qui était veuve à la mort de son fils a droit à la pension au même titre que la veuve ordinaire, sans aucune restriction. Elle peut toucher un revenu de $240 par année; peut-être possède-t-elle en propre une maison, ou un revenu de $2,000 provenant d'un commerce; cela n'est pas un empêchement. Comme veuve de guerre elle a droit à une pension annuelle de $720. Si elle a des enfants capables de contribuer à son entretien, on peut lui retenir $10 par mois pour chaque enfant. C'est une prescription de la loi depuis 1919.

M. CALDWELL: Est-ce que la loi n'a pas été modifiée pour autoriser la soustraction de $10 par mois et par enfant, sans égard à la question de savoir s'il contribue ou non au soutient de la mère?

L'hon. M. BELAND: Effectivement.

M. CALDWELL: C'est ce que décrète la loi?

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. CALDWELL: Est-ce une disposition primitive?

L'hon. M. BELAND: Non. La mère en état de veuvage d'un ancien combattant acquiert le bénéfice de la loi à ce titre à la mort de son fils. Si la mère était déjà veuve lors du décès du pensionné, elle entre de plein droit dans la catégorie des mères veuves. Si, après la mort d'un vétéran pour une cause qui lui avait donnée droit à une pension, sa mère devient veuve sans soutien; la loi lui accorde une pension fixée au gré de la commission selon les besoins de la veuve. Si elle bénéficie déjà d'une allocation de $240, celle-ci est prise en considération, de même si elle a des enfants en état de contribuer à ses besoins.

M. CALDWELL: Si elle gagne un petit salaire, on en tient aussi compte.

L'hon. M. BELAND: Oui. Je parle des mères devenues veuves et dont le cas n'est pas prévu dans la disposition visant les mères en état de veuvage. Le projet actuel tend à faire bénéficier d'emblée de la disposition visant les veuves mères de soldats toutes les mères qui sont actuellement veuves. Les conséquences financières de l'augmentation de leur pension seront alors comme je les ai exposées tout à l'heure.

M. LADNER: Est-ce que le projet statue que les revenus des personnes visées ne seront pas pris en considération dans l'affectation de la pension?

L'hon. M. BELAND: Parfaitement. On ne tiendra pas compte des revenus d'un ayant droit jusqu'à concurrence de $240 par année.

M. CALDWELL: Ces personnes ne toucheront rien si elles peuvent se suffire à elles-mêmes?

L'hon. M. BELAND: Non.

M. CALDWELL: Ainsi, un ayant droit qui gagne assez pour ses besoins ne recevra pas de pension. Mais personne n'est dans ce cas. Je n'ai jamais pu comprendre qu'on ait établi une distinction entre les veuves de guerre mères d'anciens combattants. L'augmentation subite du budget des pensions sera causée par ce fait qu'on avait jusqu'ici refusé la pension aux veuves de cette catégorie bien qu'elles fussent hors d'état de suffire à leurs besoins.

L'hon. M. BELAND: Le but primitif était de venir en aide à la mère veuve d'un soldat tué à l'ennemi et qui était son seul soutien. Le Parlement avait décidé que ces ascendantes devraient être assimilées aux veuves des militaires, avec quelques restrictions, et que leur revenu ne devait pas être pris en considération dans la fixation du chiffre de la pension.

Je suppose le cas d'un combattant dont le père et la mère ne comptaient pas sur lui pour vivre. Il revient invalide de la guerre et touche une pension de l'Etat. Il ne contribue rien au soutien de ses père et mère. Un jour il meurt des suites de l'infirmité pour laquelle il recevait une pension; puis le père meurt et sa veuve reste sans soutien ou à peu près. Elle touche, je suppose, un revenu de $240; elle possède une maison et une bonne situation. Si elle peut être classée mère veuve de guerre elle aura droit à une pension de $720 par année en vertu de la nouvelle disposition.

Aux termes de la loi actuelle, la commission examinerait ses moyens d'existence et si elle les jugeaient nuls elle lui accorderait la pleine pension. Dans le fait, un certain nombre de mères qui n'étaient pas encore veuves à la mort de leurs fils anciens combattants reçoivent une pension complète, parce qu'elle sont dénuées de tout moyen d'existence, la commission ayant jugé que si le vétéran avait vécu il aurait contribué au soutien de sa mère. La commission tient compte de ces faits aujourd'hui et vient en aide à la veuve dans le besoin. J'ai soumis cette disposition,

l'année dernière, et je désire qu'elle soit sanctionnée de nouveau cette année; sinon, je l'aurais fait retrancher du bill. Cependant, je tiens à ce que la Chambre soit parfaitement au fait de la situation. L'article signifie que cette femme tombera sans discussion dans la catégorie des mères veuves et qu'elle touchera une pension comme telle, en tenant compte des restrictions que j'ai énumérées tout à l'heure. Et de ce fait le compte des pensions se trouve augmenté du coup de $700,000.

M. CLARK: Il s'agit d'une augmentation annuelle d'environ $700,000?

L'hon. M. BELAND: Exactement.

M. CLARK: Cette somme ne comprend pas les arrérages?

L'hon. M. BELAND: Pas du tout; il s'agit du règlement des divers cas qui existent à l'heure actuelle.

M. CLARK: Mais, on fait entrer les arrérages en ligne de compte?

L'hon. M. BELAND: Cette somme sera versée chaque année tant que ces femmes vivront.

L'hon. M. MANION: A titre d'exemple, quelle somme le département déboursera-t-il l'année prochaine ou dans deux ans d'ici?

L'hon. M. BELAND: L'année prochaine, nous débourserons le même montant, plus une somme de $50,000.

M. CLARK: Nous débourserons donc $700,000 pour l'année courante et près de $800,000 l'année prochaine?

L'hon. M. BELAND: Nous débourserons $700,000 plus une augmentation annuelle d'environ $50,000.

M. LADNER: Des explications du ministre, il résulte que l'article en discussion a trait au cas d'une veuve qui est en mesure de subvenir à ses dépenses,—de se faire peut-être un revenu annuel de $2,000; et elle toucherait sa pleine pension sous le régime de cet article. Mais le texte de cette disposition n'est-il pas rédigé de façon à inclure un certain nombre de veuves qui ne touchent peut-être aucune remunération pour leurs services? Le ministre sait-il le nombre des veuves qui ne sont pas en mesure de gagner leur vie et qui constituent des cas véritablement méritoires en regard des cas hypothétiques qu'il cite et qui ne sont pas aussi méritoires? Quel est le nombre des cas méritoires qui pourraient être classés dans cette catégorie?

L'hon. M. BELAND: Je ne suis pas en mesure de citer des chiffres exacts; cependant, il y a un grand nombre de mères, qui sont veuves à l'heure actuelle et qui touchent des pensions uniquement en rapport avec leurs besoins; le nombre de ces pensionnaires est assez considérable pour occasionner une dépense supplémentaire de $700,000 si leurs présentes pensions sont portées au chiffre de celles que reçoivent les mères de soldats qui sont veuves.

M. LADNER: Pourquoi alors soumettre cette loi à la sanction du Parlement si elle n'est pas basée exclusivement sur le mérite?

L'hon. M. BELAND: C'est la proposition émanant du comité parlementaire.

M. LADNER: Pour quelle raison y apporte-t-on cette modification?

L'hon. M. BELAND: Mon honorable ami était l'un des membres de ce comité; je n'en faisais pas partie l'année dernière.

M. LADNER: Ni moi non plus.

M. BOYS: Je me rends parfaitement compte qu'on veuille augmenter la pension jusqu'à concurrence des versements que la veuve recevait de son fils; mais il est difficile de s'expliquer pour quelle raison le chiffre de la pension devrait être plus considérable. Si le soldat avait vécu et avait contribué jusqu'à concurrence de $400 ou $500 à l'entretien de sa mère, du fait de la mort de son fils la mère est privée de ce revenu. Il est donc facile de se rendre compte pour quelle raison le pays accorde une pension à la mère jusqu'à concurrence de la somme qu'elle recevait de son fils pour son entretien. Mais dans le cas d'un soldat décédé qui contribuait disons $100 ou $200 par année à l'entretien de sa mère, la veuve n'est privée en somme que de ce montant. Et d'après l'article en discussion, la mère veuve se trouvera à toucher du coup une pension dont le chiffre sera bien supérieur à la somme qu'elle recevait de son fils. Pour l'instant, je ne vois pas la raison d'une telle générosité, bien que je sois fort sympathique à l'adoption d'une loi de cette nature. Le ministre serait peut-être en mesure d'expliquer pourquoi on se propose d'améliorer aussi sensiblement la situation financière de cette veuve du fait de la mort de son fils.

M. ARTHURS: L'une des raisons qui ont décidé le comité à adopter cette disposition, c'était afin de prévoir les cas où le jeune homme n'avait pas encore terminé ses études. Non seulement il ne contribuait pas à l'entretien de ses parents, mais les frais de son éducation leur coûtaient assez cher. Or, ce jeune homme est tué outre-mer; le père meurt un peu plus tard et, par la force des circonstances, la veuve reste sans ressources.

M. BOYS: Je doute fort que l'article en discussion s'applique du tout aux cas de cette nature étant donné qu'il se termine par les mots: " et qui de l'avis de la commission, aurait été, en totalité ou à un degré important, soutenue par le membre des forces s'il n'était pas décédé." Mon honorable ami cite un exemple où le soldat ne contribuait en rien à l'entretien de ses parents tandis que l'article en discussion s'applique aux cas où de l'avis de la commission, la mère aurait été en totalité ou dans une notable mesure soutenue par le soldat.

M. POWER: Si le soldat avait vécu, il aurait soutenu sa mère devenue veuve. A proprement parler, la mère avait déboursé une certaine somme pour l'éducation de son fils dans l'espoir qu'il subviendrait à ses besoins plus tard.

Au sujet de cette mère veuve puis-je dire que durant plusieurs années après mon élection à cette Chambre, j'ai eu invariablement une ou deux résolutions au Feuilleton concernant cette très importante question, et que d'une année à l'autre l'état des mères veuves s'améliorait quelque peu. Sous l'empire de la première loi, celle de 1918, je pense, la mère veuve était obligée de montrer sa condition de dénûment et sa pension était réduite si elle gagnait quelque argent. Nous avons vu des femmes âgées obligées de travailler comme femmes de ménage, et si elles gagnaient dix, douze ou quinze dollars par mois, ces divers montants étaient soustraits de la pension qu'elles touchaient de l'Etat. Plus tard on a répondu aux mères veuves qui demandaient une pension pour la raison qu'elles n'étaient pas dans une condition indépendante: "Vous avez tant d'enfants; adressez-vous à eux pour votre soutien." Il était laissé à la discrétion des commissaires de déterminer le montant de la contribution des enfants, et, finalement, après une discussion considérable, le Parlement décida que chaque enfant devrait payer dix dollars, je crois. Plus tard encore, on fit observer à la mère veuve qu'elle avait une maison. Cependant, il arrive souvent qu'on est propriétaire d'une maison mais que l'on peut difficilement acheter de quoi vivre. Il se fit donc une nouvelle amélioration. Et ainsi de suite. Puis on établit une distinction entre le salaire et le revenu. Un jour que nous discutions ce sujet. M. Nickle, aujourd'hui procureur général de l'Ontario fit remarquer que nous faisions une distinction très subtile entre le salaire et le revenu. Il dit: "Prenez le cas d'une mère veuve qui est propriétaire d'une maison et décide de louer des chambres. Si elle appelle sa propriété maison de pension et a soin des chambres quelque peu, on pourrait dire que c'est là une forme de salaire, mais si elle loue simplement les chambres et vit elle-même ailleurs, ce serait un revenu". Il trouvait que c'était là une distinction excessivement subtile. C'est ce que je pensais moi-même alors, et, pendant deux années consécutives, j'ai présenté une résolution à la Chambre demandant que les mères veuves en général fussent traitées comme les veuves ordinaires et obtinsent le droit une pension, tout comme les veuves ordinaires. Il est vrai que, dans certaines circonstances, les mères veuves qui jouissent de revenus touchent des pensions que le pays ne devrait peut-être pas leur accorder. Cependant, nous nous épargnerions, de même qu'aux commissaires des pensions, beaucoup d'ennuis sous forme d'examen de toutes les circonstances, et nous épargnerions aussi beaucoup de difficultés à de nombreuses personnes très méritoires, si nous acceptions le principe dans son sens large que la mère veuve d'un soldat tué au front a droit nécessairement à une pension, ni plus ni moins. Cette résolution a été adoptée par la Chambre deux années de suite mais n'est jamais devenue loi.

M. BOYS: J'avouerai franchement que je n'ai jamais prisé les effets probables de cet article.

(L'article est adopté.)

Sur l'article II (défense contre annulation de pension; rétablissement de la pension).

L'honorable M. BELAND: C'est un nouvel article qui n'a jamais été soumis à la Chambre. Les honorables députés en saisiront facilement la signification. L'article est aujourd'hui ainsi conçu:

La pension de toute pensionnaire qui est reconnue une prostituée publique, ou qui vit publiquement avec un homme au titre d'homme et de femme, sans lui être mariée, doit être suspendue, cessée ou révoquée.

Des cas malheureux ont été portés à mon attention, entre autres un provenant des provinces de l'Ouest dont il a été question à la Chambre l'an dernier. L'objet de cet article est de décréter que la pension ne doit pas être révoquée avant qu'il ait été permis à la pensionnaire de se défendre contre cette révocation devant la commission.

M. POWER: Supposons que la pensionnaire croit que la commission ne lui a pas donné le loisir de s'expliquer, peut-elle en appeler?

L'hon. M. BELAND: Non, elle n'en a pas le droit.

M. POWER: Nous ne disons pas comment la commission préviendra la pensionnaire que sa pension est annulée. Nous mentionnons simplement qu'elle sera entendue de quelque

façon. Nous ne donnons aucune instruction aux commissaires sur la manière dont la pensionnaire sera entendue ou sur l'avis qui lui sera envoyé. Nous ne sommes guère en meilleure posture qu'auparavant. La commission se contentera de dire: "Oui, nous avons écrit une lettre déclarant que la pension serait révoquée, ce qui a été fait dix jours plus tard".

L'hon. M. BELAND: Je pense que l'honorable député envisage la situation à un point de vue outré. Jusqu'à présent, un certain nombre de pensions de veuves ont été annulées probablement à cause d'inconduite de la pensionnaire, celle-ci n'ayant peut-être pas eu l'occasion de se défendre.

M. POWER: Le ministre veut-il me dire sérieusement que la commission des pensions annulerait délibérément la pension d'une femme pour des raisons pareilles sans lui permettre auparavant de se justifier? Si les commissaires ont agi de la sorte dans le passé il y a longtemps qu'ils auraient dû être renvoyés.

M. CALDWELL: Cela s'est vu.

M. POWER: Ils n'ont pas l'autorité de le faire. La chose est fort grave; la commission aurait dû voir à ce qu'il y eût une enquête minutieuse.

M. LADNER: Je suggère au ministre que le simple privilège de comparaître devant les commissaires n'offre aucune protection réelle aux intéressées, à défaut du droit d'appel. Je me rappelle mainte occasion où les commissaires étaient arrivés d'avance à une décision; on peut leur soumettre une preuve très documentée, mais très souvent ils se montrent peu disposés à se raviser. Puisqu'il s'agit ici de toute la pension et que les conséquences sont très graves pour l'intéressée, pourquoi ne lui accorderait-on pas le droit d'en appeler à la commission d'appel?

L'hon. M BELAND: Il me semble qu'un pas à la fois suffit. Nous faisons ici un pas dans la bonne voie. Depuis l'adoption de la loi des pensions en 1919 elle a été modifiée appréciablement en 1920, 1921, 1922, 1923, 1924 et encore cette année. Je crois que nous avons été aussi loin que nous devrions aller en ce sens. Tout ce qu'on m'a demandé c'est d'accorder une prescription en vertu de laquelle la veuve menacée de perdre sa pension pour cause de conduite immorale eût l'occasion de se justifier avant l'annulation de sa pension. On ne m'a pas demandé d'autre amendement. Si j'ai bien compris la suggestion de mon honorable ami il veut que le droit d'appel soit accordé en pareilles circonstances; actuellement ce droit d'appel n'existe pas. Je ne dis pas qu'on n'y arrivera pas à une session ultérieure; mais je propose qu'on se contente cette année de la présente modification; on verra ce qui en résultera.

M. ROSS (Kingston): Est-ce qu'on pourvoit aux enfants de la pensionnaire?

M. BEAUBIEN: Sous l'empire de la présente disposition la veuve se trouve dans la même position qu'avant, sauf que sa pension ne sera pas annulée avant qu'il y ait eu appel?

L'hon. M. BELAND: Exactement,—avant que sa défense ait été présentée à la commission.

M. CALDWELL: Il me semble que cette dernière assertion n'est pas tout à fait exacte. La loi lui donne simplement l'occasion de présenter sa défense; mais si elle refuse de le faire, sa pension peut être annulée. Est-ce qu'on lui accorde un certain délai pour présenter cette défense?

L'hon. M. BELAND: Je ne le crois pas.

M. CALDWELL: Selon moi il devrait y avoir un délai déterminé.

M. POWER: Il est très difficile de fixer un délai.

M. CALDWELL: A mon sens plus d'une application de la loi des pensions nous ont démontré l'inopportunité de laisser toutes ces questions entièrement à la discrétion des commissaires; en ces circonstances il devrait y avoir un délai de fixé,—six mois ou un an, ou le temps que le comité peut juger bon.

M. LADNER: On lui fournit l'occasion.

M. POWER: Si nous déterminons un délai les commissaires ne laisseraient pas de s'en prévaloir et si la personne arrivait quelques instants en retard on refuserait de l'entendre.

M. CALDWELL: La commission lui écrit une lettre et si elle ne se présente pas avec sa défense on permet aux commissaires de lui dire qu'elle aurait dû venir avant deux ou trois semaines.

M. POWER: Elle peut aller voir un excellent député comme mon honorable ami de Victoria-Carleton (M. Caldwell).

M. ROSS (Kingston): J'ai demandé au ministre si la commission pourvoyait aux enfants de la femme qui est privée de sa pension.

L'hon. M. BELAND: Je ne crois pas que les enfants en souffrent.

M. POWER: Les enfants continuent à toucher la pension.

L'hon. M. BELAND: Si la pension est versée à l'intention des enfants ces derniers sont confiés à un tuteur.

M. ROSS (Kingston): Alors ils doivent tomber sous l'application de la loi provinciale.

L'hon. M. BELAND: Non pas; une disposition de la loi des pensions intéresse ces cas.

M. CALDWELL: Je crois avoir raison d'insister sur l'opportunité de prescrire un délai déterminé; je voudrais voir modifier la loi en ce sens. Nous ferions peut-être bien, selon moi, d'aller un peu plus loin que la coutume consacrée de la commission. Le présent amendement n'aurait jamais dû être nécessaire. C'est condamner sévèrement les procédés de la commission des pensions que d'être obligé d'adopter un amendement de la sorte, car en vertu du droit britannique toute personne est supposée être innocente tant qu'on n'a pas prouvé sa culpabilité; on doit toujours donner à un accusé l'occasion de se défendre. Si cet amendement est nécessaire, cela prouve qu'on n'a pas procédé de cette façon dans le passé; aussi, je voudrais qu'on accordât un certain délai aux intéressés pour se défendre.

L'hon. M. BELAND: On pourrait ajouter à la fin de l'article:

Et à cette fin un délai de trois mois sera considéré raisonnable.

M. CALDWELL: Ce n'est pas assez, car une femme peut avoir de la difficulté à réunir ses preuves en trois mois. Il lui serait possible de contester la décision à ce moment-là, si c'est ce qu'on veut dire, et si au bout de trois mois la preuve n'était pas faite je suppose que sa pension serait suspendue tant que l'affaire serait sous examen.

M. BOYS: Je serais en faveur d'une période beaucoup plus courte que trois mois. Si jamais il existe un cas où une femme ait hâte de se disculper, c'est bien celui-là. Il est évident que si on lui adresse un avis l'accusant d'une pareille conduite et lui laissant entendre que sa pension va être discontinuée, deux semaines ou un mois lui suffiront amplement pour notifier à la commission son intention d'être entendue. L'article ne dit pas qu'elle doit se disculper dans un délai raisonnable, mais simplement qu'on doit lui donner l'occasion de le faire. Je me rappelle avoir signalé au ministre le cas d'une femme de ma ville dont la pension avait été discontinuée, sans qu'elle eût reçu un avis, ni qu'elle eût été interrogée. Plus tard, lorsqu'on examina l'affaire, on s'aperçut que l'accusation portée par une personne qui lui en voulait n'était aucunement fondée et sa pension lui fut continuée. Comme le dit mon honorable collègue (M. Caldwell), il est contraire à la justice britannique de considérer une personne coupable d'une pareille conduite sans l'entendre. Or, je crois comprendre que, d'après cette disposition, elle devra être avisée avant qu'on suspende sa pension. La seule chose que je suggérerais, si toutefois c'est nécessaire, serait de faire envoyer l'avis sous pli recommandé à l'adresse où elle reçoit mensuellement sa pension. Mais je suppose qu'on peut aussi bien laisser cela à la discrétion de la commission qui enverra sans doute l'avis à cette adresse. Si la femme reçoit ses chèques régulièrement, l'avis lui parviendra. S'il en est ainsi, elle agira promptement et un mois devrait lui suffire pour apporter ses preuves. Si sa pension ou sa réputation ne l'intéressent pas assez pour se disculper dans un délai d'un mois, je ne reprocherai pas à la commission de lui supprimer sa pension.

M. ROBINSON: Voici ce qui en est. Je faisais partie du comité et la disposition voulant que la pension ne soit pas discontinuée avant que l'intéressée ait apporté ses preuves, est en sa faveur.

M. BOYS: Il est dit: avant qu'elle ait eu l'avantage de se défendre.

M. ROBINSON: Oui. Il faut lui donner cet avantage. Pourquoi lui imposer une limite d'un mois? La pension ne peut pas être annulée tant qu'elle n'aura pas eu cet avantage.

L'hon. M. MANION: Le ministre connaît-il le nombre des femmes à qui on a supprimé la pension jusqu'ici, sans leur permettre de se défendre? Y en a-t-il?

L'hon. M. BELAND: On ne m'en a signalé que deux, je crois.

L'hon. M. MANION: D'après cette disposition, on ne commettra plus cette injustice de supprimer la pension d'une femme sans l'entendre?

L'hon. M. BELAND: Non.

M. BLACK (Yukon): Cette disposition ne s'appliquera qu'à des cas très exceptionnels, car la commission des pensions ne supprimerait la pension que lorsque l'inconduite serait flagrante. L'amendement a bien amélioré la disposition précédente et il n'est pas nécessaire de fixer un délai. On peut très bien se fier à la discrétion de la commission des pensions, et si l'on s'aperçoit qu'on a abusé de cette disposition, on pourra la modifier plus tard.

M. STEWART (Leeds): La dernière disposition porte que toute pension suspendue, discontinuée ou révoquée peut être rétablie. Par conséquent, s'il y a eu erreur ou que la veuve pense qu'elle n'a pas eu l'avantage de se disculper, cette disposition lui permet de toucher de nouveau sa pension. Je crois qu'il vaut mieux ne pas fixer de délai.

M. LADNER: Il y a une lacune dans ce sens qu'on n'oblige pas la commission à accorder à l'intéressée un délai raisonnable pour se présenter. Sous ce rapport, elle jouit de sa propre autorité. Naturellement, on présume qu'elle entendra la personne intéressée.

M. STEWART (Leeds): On doit présumer que la commission des pensions agira comme le feraient des gens raisonnables et s'inspirera de l'esprit de la loi.

M. CALDWELL: Imaginons que la pension d'une femme ait été annulée et qu'elle puisse établir son innocence, le rétablissement de la pension reste à la discrétion de la commission. Si la femme peut prouver le bien fondé de sa cause, il ne devrait exister aucune discrétion.

L'hon. M. BELAND: Il est difficile d'aller jusque-là. La commission des pensions devrait étudier et peser les preuves qui lui sont soumises et si elle considère que la défense apportée contre l'accusation portée n'est pas suffisante, elle peut supprimer la pension. La seconde disposition est peut-être superflue, mais je ne pense pas qu'elle puisse causer d'injustice et on ne saurait en faire un blâme à la commission.

L'hon. M. MANION: Cela ramène une question soulevée l'an dernier devant la Chambre et je me souviens m'être prononcé à ce sujet. On devrait beaucoup hésiter à donner à la commission des pensions ou toute autre commission de cette nature les attributions d'une brigade de la police des mœurs, fouillant la réputation des pensionnaires ou d'aucun groupe de personnes. L'an dernier, nous avons eu un cas où la pension d'un soldat avait été supprimée parce qu'il faisait la contrebande des spiritueux. Le cas a été soumis par l'honorable député de Kingston (M. Ross). Pour ma part, je suis d'avis que la commission devrait agir avec la plus grande prudence en jugeant du caractère ou de la conduite morale d'un pensionnaire. A moins qu'il ne s'agisse d'un cas flagrant d'immoralité, la commission ne devrait pas se trouver exposé à ce qu'un toqué ou plusieurs toqués faisant partie de la commission puissent supprimer la pension d'un soldat ou de ses ayants droit. Nous n'avons pas étudié la conduite morale des soldats avant de les envoyer au front. J'espère que le ministre saura décourager autant que possible cette appréciation de la moralité des pensionnaires à moins qu'il ne s'agisse d'une offense flagrante.

(L'article 11 est adopté.)

Sur l'article 12 (supplément de pension aux personnes à la charge).

[M. Stewart (Leeds).]

L'hon. M. BELAND: Cela s'applique seulement à la mère d'un ex-officier des armées impériale ou alliées ayant eu jadis domicile au Canada et la situation de cette mère se trouve ainsi la même que celle de la mère d'un officier des armées canadiennes.

(L'article 12 est adopté.)

Sur l'article 13 (nouvelles annexes).

M. CALDWELL: Le but est d'incorporer les gratifications dans la pension d'une manière permanente, comme cela figurait dans la loi adoptée par la Chambre l'an dernier, mais qui n'a pas été ratifiée.

L'hon. M. BELAND: Oui.

M. LADNER: Les annexes sont-elles modifiées?

L'hon. M. BELAND: Non, elles sont les mêmes que l'année dernière.

(L'article 13 est adopté.)

Sur l'article 14 (durée des fonctions).

L'hon. M. BELAND: Ceci prévoit le prolongement de la durée des fonctions des commissaires autres que le président. On a nommé trois commissaires pour une durée de trois ans et deux pour une durée de deux ans, et leurs fonctions cesseraient cette année si nous ne les nommions pas de nouveau. Le nombre des appels soumis à la commission est encore très grand et nous aurons besoin de tous les commissaires dont nous disposons actuellement.

(Les articles 14 et 15 sont adoptés.)

Sur l'article 16 (appels).

M. CLARK: Quel effet a cette modification?

L'hon. M. BELAND: Son but est simplement de rendre l'article conforme à un article antérieur. Nous avons modifié l'article 11 de la loi et, dans les lignes 17 et 18 nous avons changé l'ancien article pour le rendre plus clair. Il s'agit de nous conformer aux modifications apportées à cet article.

(L'article 16 est adopté.)

Sur l'article 17 (application de certaines dispositions et revision de cas).

L'hon. M. BELAND: Ceci a pour but de rendre rétroactive certaines dispositions de la loi.

(L'article 17 est adopté.)

Sur l'article 18 (audition par un membre du bureau).

L'hon. M. BELAND: Cet article a simplement pour but de permettre une correction

dans la version française qui était erronée. Cela n'affecte pas la version anglaise.

(L'article 18 est adopté.)

M. BLACK (Yukon): Le bill ne contient-il aucune disposition qui permette d'en appeler des décisions de la commission en ce qui regarde le pourcentage d'invalidité? Je pensais que ce devait être un des articles du projet de loi. D'après la loi actuelle, si la commission ne reconnaît qu'une invalidité de 50 p. 100 le sujet doit en rester là. Ne pourrait-on permettre l'appel sur ce point?

L'hon. M. BELAND: Le projet modificateur approuvé par cette Chambre l'an dernier autorisait l'appel des décisions de la commission sur ce point, mais le Sénat repoussa cette disposition. Je n'avais pas alors l'expérience que j'ai acquise depuis. Le nombre d'appels autorisés actuellement est si considérable qu'il ne me paraît pas sage d'y ajouter les cas des classification. Ces appels seraient naturellement très nombreux, car tout pensionné pourrait demander la révision de sa classification, n'ayant pour cela rien à payer. Il lui suffirait de demander qu'on lui accorde 30, 40 ou 70 p. 100 au lieu de 20, 30 ou 50 p. 100. J'ai pris l'avis des membres de la commission d'appel sur ce point, et le mémoire qu'ils m'ont fourni m'a convaincu davantage que, pour le moment, il ne serait pas sage d'autoriser ces appels. A l'exception des bénéficiaires qui reçoivent la pleine pension, chacun des 45,000 pensionnaires pourrait se prévaloir de cette disposition. Le nombre des appels se chiffrerait donc dans les mille et les mille. De plus, la proportion fixée après ce nouvel examen se trouverait sujette à revision aussi de sorte que, mon honorable ami s'en rend compte, la commission se trouverait tellement débordée qu'elle ne pourrait s'occuper de ces appels avant un an et demi ou au moins un an. Actuellement, 4,738 appels ont été inscrits relativement au droit à la pension. La commission s'est déclarée incompétente dans 1,567 cas, elle en a entendu 1,060, et il lui en reste 2,111 à décider. Entre le 1er janvier et le 31 mars 1925, la commission a reçu 1,005 demandes de revision. Elle siège assidûment et entend en moyenne 102 cas par mois, ce qui, je crois, indique une grande somme de travail, étant donnée l'obligation d'écouter les plaidoiries des avocats et ensuite revoir les dossiers généralement volumineux.

Avant de se prononcer, la commission doit considérer toute la preuve. Il lui faudra donc un an et dix mois pour disposer de ces appels relativement au droit à la pension et je crains qu'en ajoutant l'appel dans les cas de classification nous paralysons le fonctionnement de la commission. Je crois que le temps viendra d'autoriser ces appels ou du moins l'appel de la décision finale. La pension définitive n'existe pas encore ici mais je crois qu'il faudra l'établir. Elle existe en Angleterre et aux Etats-Unis. La décision finale c'est celle qui établit la pension qui reviendra au titulaire sa vie durant, que son invalidité subsiste au même degré ou non. Nous avons ce que nous nommons pensions permanentes, mais qui varient quand même, augmentant au bout d'un an, deux ans ou trois ans, si l'invalidité s'accroît, et diminuant, dans le cas contraire. Je crois que nous devrons établir la pension définitive avant longtemps. Quelques-uns des vétérans s'y opposeraient probablement, mais la grande majorité approuverait ce système. Permettre la revision de la classification serait, ainsi que je le disais à la députation qui est venue me le proposer, s'exposer à l'inscription d'une cinquantaine de mille appels au cours d'une année et les membres de la commission sont d'avis qu'un grand nombre seraient futiles. Naturellement, la priorité appartiendrait aux appels des postulants à la pension. Or, je suis informé que la moyenne de ceux-là variera entre 50 à 75 chaque mois durant une période indéfinie. Il ne me semble donc pas possible pour le présent, de s'occuper convenablement d'appels de classification.

M. CALDWELL: Puisque le ministre admet qu'il faudra en venir là, ne pourrait-on instituer un tribunal distinct pour entendre ces appels de classification? Lorsque l'honorable ministre dit que tous les pensionnaires, excepté les titulaires d'une pleine pension, pourraient se prévaloir de cet appel, je crois qu'il oublie l'article 15 du projet approuvé par cette Chambre l'an dernier. Le droit d'appel de classification comportait les réserves suivantes:

15. Est abrogé le premier paragraphe de l'article onze du chapitre soixante-deux du Statut de 1923 et remplacé par le suivant:

1. D'après la preuve et le dossier sur lesquels la commission de pension a établi sa décision, appel peut être interjeté à l'égard de toute décision de ladite commission de pension; cependant dans les cas d'appels de classification, l'appelant est requis (a) d'obtenir le consentement d'un conseiller officiel des soldats avant de présenter son appel; (b) de présenter des certificats de deux médecins indépendants et en exercice, sous forme des déclarations statutaires, et selon les formules approuvées, qui contiennent une estimation du pourcentage d'invalidité et (c) de voir à ce que le pourcentage estimatif de l'invalidité tel qu'énoncé dans les certificats prescrits indique que l'état de l'appelant est au mains de deux classes supérieures à celle dans laquelle il a été classifié par la Commission des pensions.

Le comité a étudié ce point à fond au cours de la dernière session et nous avons cru qu'en insérant cette restriction nous les avons—pour me servir d'une expression triviale—"passé au tamis"; c'est-à-dire que nous avons laissé de côté les cas sans importance et la com-

mission ne s'occupe que des cas réellement dignes d'attention. Il y a un autre point concernant l'appel sur la classification. C'est un point que j'ai fortement appuyé au cours de la dernière session, et que j'appuie encore aujourd'hui, c'est-à-dire que si la commission des pensions admet que l'invalidité est attribuable au service sous le régime de la loi actuelle et n'accorde qu'une pension de 5 p. 100, l'homme n'a aucun recours bien qu'il ait peut-être droit à 40 p. 100, ou même plus. Cette disposition a probablement causé plus d'injustices que l'annulation complète de pensions. Le ministre ferait bien d'étudier sérieusement le point avant de fermer la porte à tout amendement. Il s'est toujours montré disposé à traiter les vétérans avec justice sous le rapport des pension, mais je ne puis m'empêcher de croire que l'on devrait accorder le droit d'appel dans ces cas, même s'il était nécessaire de créer un tribunal spécial pour s'occuper des cas de classification.

M. LADNER: A la suite d'un examen médical, on peut juger qu'un homme qui demeure à quelque distance d'Ottawa a droit à un certain degré d'invalidité, mais lorsque le rapport est reçu au bureau central à Ottawa, la décision des autorités médicales locales est renversée ou on accorde un degré moins élevé et le pensionnaire est victime d'un injustice. Dans ces cas, il me semble, le pensionnaire devrait avoir le droit d'en appeler à un tribunal supérieur; il ne devrait pas être à la merci de l'autorité arbitraire et absolue des fonctionnaires d'Ottawa qui ne sont pas au courant de son état, qui n'ont pas les renseignements qui leur permettraient de rendre une décision sage. Le ministre ferait bien d'étudier les droits de cette catégorie de gens de s'adresser au bureau fédéral d'appel.

L'hon. M. MANION: L'an dernier, on a discuté longuement dans cette Chambre la somme des dépenses que comportent le bill des pensions et les amendements à ce bill Sous ce rapport, les renseignements étaient contradictoires. Le ministre a-t-il les chiffres officiels quant à ce que les modifications coûteront au pays?

L'hon. M. BELAND: Nous avons des chiffres approximatifs couvrant les points les plus importants. Par exemple, l'amendement relatif au mariage après l'apparition de l'infirmité comporte une dépense de $396,000, annuellement.

M. CALDWELL: Je demanderais que l'on donnât les chiffres des dépenses que comporte chaque amendement. Le ministre devrait avoir des chiffres précis et s'il ne les a pas, je demanderais qu'il proposât l'ajournement du comité jusqu'à ce qu'il les obtienne. De ces chiffres peut dépendre l'adoption ou le rejet du bill.

L'hon. M. BELAND: J'ai prié la commission des pensions de me transmettre ces renseignements sur les divers amendements. Relativement à plusieurs clauses du bill, elle admet qu'il lui est impossible de donner une idée exacte des dépenses faites. Elle fixe à $83,000 la somme approximative relative au nombre de parents qui tireront profit de l'article 7. Quant à l'article 8, relatif au mariage après l'apparition de l'invalidité, les dépenses immédiates s'élèveront à $396,000 par année.

L'hon. M. MANION: Ce sont les chiffres que l'honorable ministre nous a donnés il y a un instant.

L'hon. M. BELAND: Oui. Relativement à l'article 10, qui concerne les mères veuves qui peuvent devenir à la charge, la somme des dépenses que comporte le remaniement au degré plus élevé des pensions actuelles est fixée à $700,000 par année. C'est un chiffre minimum; on m'informe que la somme pourrait atteindre $800,000. L'accroissement futur est estimé à $48,000. D'autres articles comportent également une augmentation de dépenses, mais la commission dit qu'elle n'est pas en mesure de fixer le chiffre approximatif des dépenses.

M. CALDWELL: Ces dernières seraient peu élevées cependant?

L'hon. M. BELAND: Oui. L'honorable député (M. Manion) demanda des renseignements l'an dernier sur la question des gratifications, et je me suis procuré les chiffres exacts sous ce rapport. Le fait que ces gratifications sont ajoutées au salaire n'augmente pas les dépenses, car les gratifications sont payées actuellement. La somme que représentent ces gratifications s'élève à $7,948,330.

M. CALDWELL: Quelle est la somme totale des pensions cette année?

L'hon. M. BELAND: Elle s'élève à 34 millions.

L'hon. M. MANION: D'après les chiffres que l'honorable ministre a donnés, la somme totale s'élèverait à $1,179,000 environ, plus quelques petites sommes qui, je suppose, s'élèveraient à peu de chose. Je désirais obtenir ces chiffres, car il est important de savoir ce que l'on aura à payer. Nous avons étudié cet après-midi un bill de 9 pages et le ministre admettra, j'en suis sûr, que cela n'est pas trop mal. Je tiens à dire qu'il n'y a eu ni obstruction ni manifestation d'aucun désir de retar-

der ce projet de loi. Je suis sûr que l'honorable ministre dira comme moi.

L'hon. M. BELAND: Je le reconnais.

L'hon. M. MANION: Il n'y a eu aucune tendance à retarder ce projet de loi ou les autres. Je signale la chose, car il a été fait certaines remarques injustes à ce sujet. Je crois que la plupart d'entre nous ne désirent autre chose que de traiter ces projets de loi relatifs aux soldats d'une façon absolument juste et impartiale. Je dis cela du ministre aussi bien que de nous-mêmes. Je ne crois pas que nous devions essayer de faire de la politique avec cela et je tenais à exprimer de nouveau mes sentiments à ce sujet. Je suis très heureux que le ministre soit d'accord avec moi sur ce point.

(L'annexe A est adoptée.)

M. GOULD: Je désire présenter quelque chose qui est peut-être étranger au projet de loi, mais si je ne suis pas en contravention avec le règlement en ce moment...

M. le PRESIDENT: On ne peut rien présenter en ce moment. Nous en sommes aux annexes.

L'hon. M. BELAND: J'imagine que mon honorable ami désire faire quelques remarques.

M. GOULD: Je ne sais pas à quelle autre étape je pourrais les faire. Je voulais demander l'opinion du ministre sur cette question: Un soldat, passant dans une municipalité, tombe malade et on le descend du train. Le médecin de l'endroit est appelé et ordonne qu'il soit transporté immédiatement à l'hôpital. Le soldat va à l'hôpital, il y est soigné, mais il meurt et il est inhumé. L'hôpital désire naturellement savoir d'où va venir sa rémunération et il menace de poursuivre la municipalité d'où le soldat a été dirigé par le médecin de l'endroit. Quelle est la solution d'un problème de ce genre? Je tiens à dire que j'ai un cas de cette nature dans ma propre municipalité et je me demande si un cas semblable a jamais été soumis au ministre et si les cas de ce genre ont été prévus. Je prétends que les autorités de l'hôpital ne devraient pas être privées de rémunération et que la municipalité n'est pas responsable. Cet homme a fait du service outre-mer et il était sans ressources. Je crois qu'on devrait légiférer en prévision de cas de ce genre.

L'hon. M. BELAND: Je puis seulement dire que la question est de savoir si la chose peut être attribuée au service ou si elle est arrivée en cours de service. Si le soldat tombé soudainement malade et transporté à l'hôpital souffrait d'une maladie qui peut être attribuée à son service durant la guerre, le Gouvernement supporte tous les frais des soins médicaux et aussi ceux de ses funérailles, s'il est sans ressources. Dans l'autre cas, je ne sais pas qui est responsable, mais ce n'est sûrement pas le Gouvernement, et je ne m'occupe que du Gouvernement dans le moment.

M. CALDWELL: Ces cas seraient-ils du ressort de l'association dite "Last Post Fund"?

L'hon. M. BELAND: J'allais le dire. S'il est sans ressources, le Last Post Fund pourvoit aux frais de ses funérailles.

M. GOULD: Dois-je alors comprendre que cette municipalité devrait soumettre ce cas directement au Gouvernement?

L'hon. M. BELAND: Elle peut soumettre le cas en tout temps.

Sur l'annexe B.

M. CLARK: J'aimerais à poser en ce moment une question à laquelle j'aurais dû songer plus tôt, relativement aux mères veuves. Je me rappelle le cas d'une mère veuve qui était sans aucun doute soutenue par son fils. Toute son allocation allait à la mère veuve. La femme du soldat vivait à ce moment, mais elle ne recevait pas l'allocation. Cet homme meurt et la pension est payée à la veuve. Or avant l'adoption de ces amendements, cette mère veuve ne pouvait recevoir de pension, sauf un très petit montant, j'ai oublié le chiffre exact...

L'hon. M. BELAND: $180.

M. CLARK:... à cause du fait qu'une autre pension avait été accordée. Un cas comme celui-ci est-il prévu par ces amendements? Cette mère veuve, qui était incontestablement soutenue par son fils, peut-elle recevoir une pension?

L'hon. M. BELAND: Je regrette de dire que ce cas n'est pas prévu par les présents amendements. A ce sujet, la loi demeure ce qu'elle était.

(L'annexe B est adoptée.)

Rapport est fait sur le projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

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

Reprise de la séance

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI RELATIF A LA COMMISSION DU PORT DE TORONTO

La Chambre se forme en comité et passe à la discussion des articles d'un projet de loi (bill n° 42), présenté par M. Church, tendant à modifier la loi de 1911 relative à la commission du port de Toronto.

M. CAHILL: Je pense que l'honorable député, auteur de ce projet de loi, devrait en expliquer l'objet.

M. CHURCH: L'objet de ce projet de loi est de modifier les pouvoirs attribués primitivement à la commission par une mesure ratifiée par ce Parlement en 1911, en ajoutant trois articles à cette loi. A Sunnyside, dans l'ouest de la ville, entre la rivière Humber et Sunnyside, l'on a aménagé, dans des terrains qui ont été remplis, un parc et un terrain de jeux pour les habitants de la ville de Toronto, uniquement aux frais de la ville. Le Gouvernement n'a pas consacré un sou à cette entreprise. On a dépensé un peu plus de trois millions pour le boulevard, les indemnités d'expropriations relatives à la promenade et les édifices.

Deux groupes sont intéressés à ce projet de loi; l'un est le conseil municipal, qui fournit l'argent à la commission du port au moyen des obligations de la commission, garanties par la ville; de sorte que seule la ville a assumé les frais. Le Gouvernement construisit une jetée à cet endroit et en assuma le coût lui-même. Je puis dire que, lors de l'adoption de la loi, avant la mise à exécution de ce projet, les habitants de la ville avaient approuvé tout le projet relatif au port. La commission du port se chargea de la moitié du coût du parc et du boulevard et la ville, de l'autre partie. La grève a une étendue de douze milles et la commission a acheté tous les droits en ce qui concerne la grève, qui doit servir pour toujours à l'avantage du public. La moitié de l'entreprise avait un caractère industriel et l'autre partie, comportait un parc.

L'unique objet du projet de loi est de régulariser les dépenses faites dans une partie de Sunnyside. Comme je l'ai dit, les habitants de la ville ont approuvé l'entreprise. Ce projet de loi a été soumis au conseil municipal, qui l'approuva à l'unanimité. Le comité des bills privés a examiné toute l'affaire et adopté le projet de loi à l'unanimité.

L'hon. M. LAPOINTE: D'après la loi, la commission du port est assujettie à la surveillance et à l'autorité du ministère de la Marine et des Pêcheries. Ce projet de loi a-t-il été soumis à ce ministère et celui-ci l'a-t-il approuvé?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable collègue sait que l'on ne soumet pas les projets de loi aux ministères. Ils peuvent être renvoyés, à la demande, je suppose, du ministre du département intéressé, au comité voulu. Je crois que c'est ce qui se produisit dans le cas actuel.

[L'hon. M. Béland.]

L'hon. M. LAPOINTE: Mon très honorable ami sait que tous les projets de loi relatifs aux commissions de port sont des projets de loi d'intérêt public présentés par le ministre de la Marine et des Pêcheries, et je vois dans les notes que ce projet de loi tend à modifier le chapitre 26 des statuts de 1911, qui est une loi d'intérêt public. Voici un projet de loi d'intérêt privé dont le but est de modifier une loi d'intérêt public. Je ne dis pas que ce soit irrégulier, mais je pense qu'on aurait dû au moins le soumettre au ministère dont relèvent toutes les commissions de ports.

M. CHURCH: Pour l'information du ministre, je puis lui expliquer qu'on consulte le ministère de la Marine et des Pêcheries seulement en ce qui concerne réellement les affaires de ce département, c'est-à-dire quand les travaux sont faits au port même ou qu'ils ont un effet quelconque sur la navigation. Les travaux dont il s'agit ont tous été exécutés sur un terrain non exploité qui a toujours appartenu à la ville. Nous l'avons rempli et avons aménagé un beau parc. Le ministre, si je ne me trompe, est passé par là et a vu les travaux exécutés. On reconstitua la commission du port en 1911, quand le Parlement adopta une mesure en vertu de laquelle le conseil municipal nomme trois commissaires et le Gouvernement, deux. La ville dépense son propre argent par l'intermédiaire de cette commission. Le gouvernement fédéral exécute des travaux en dehors du port, dans les eaux locales, par l'intermédiaire du ministère des Travaux publics. Le présent projet de loi n'a pour but que de régulariser ce qui a été fait à Sunnyside par la ville, de sa propre initiative et par l'intermédiaire de la commission du port. On a consulté le ministère de la Marine et des Pêcheries, et, dans chaque cas, ce dernier a approuvé chaque partie des travaux exécutés sur son propre terrain, c'est-à-dire sur la grève même. Il s'agit simplement d'un parc à Sunnyside, à l'ouest des terrains de l'exposition. Tout le terrain et l'argent dépensé appartenaient à la ville. L'ensemble du projet relatif au port a été soumis aux divers départements de l'administration publique, qui l'ont approuvé en diverses circonstances. Ils l'approuvent cordialement. Sunnyside est un grand centre de pique-nique et d'amusement pour les habitants de Toronto.

Nous voulons faire régulariser ce qui a été fait, et faire savoir au Gouvernement que nous sommes ses associés. Quoique pas un sou du Gouvernement n'ait été dépensé là, nous tenons à renseigner le Gouvernement sur ce que nous faisons et sur ce que nous avons fait nous-mêmes, au point de vue municipal.

M. CAHILL: Je voudrais proposer de réserver l'étude de ce projet de loi jusqu'au retour du ministre de la Marine. Il ne me semble pas raisonnable de hâter ce soir, la prise en délibération de cette mesure, c'est apparemment une matière se rapportant au port de Toronto et le ministre n'est pas à son siège. Ceci relève de la loi des commissaires du port. Si ce projet de loi ne donne lieu à aucune objection, vraisemblablement le ministre l'approuvera. Dans le cas contraire on ne devrait pas en hâter l'étude sans donner avis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre doit savoir comment l'on procède. Dans son département, quelqu'un est préposé à l'examen de toutes les mesures d'ordre législatif, qu'il s'agisse de projets d'intérêt privé ou d'intérêt public. Ceci s'applique à tous les départements. A coup sûr, le ministre mis au courant de ce projet de loi, s'y serait opposé si son département eût eu quelque objection, avant qu'il soit discuté au comité. Parce que le ministre n'est pas à son siège il n'est pas juste de demander à un député de consentir à renvoyer l'étude du bill dont il est le parrain. Ce n'est sa faute si le ministre est absent. Il est évident que ce bill n'intéresse pas le département de la Marine et des Pêcheries, pour la raison qu'il se rapporte à cette partie d'une entreprise des commissaires du port de Toronto payée avec l'argent de Toronto et non avec l'argent du Dominion.

M. CAHILL: Les fonds fédéraux et l'argent de Toronto ne sont-ils pas placés dans la même caisse?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYNON: Je suis bien au courant de ces travaux. Ce dont il s'agit ici est une amélioration municipale. D'aucuns croient à Toronto—et c'est présentement la majorité—qu'il est mieux de la faire exécuter par une commission plutôt que par le conseil de ville, et celui-ci dépense l'argent voté pour le parc Sunnyside par l'intermédiaire de la commission du port à qui il donne toute sa confiance. La raison de la présentation de ce bill à la Chambre est bien simple. Croyant avoir le droit de ce faire, les commissaires ont commencé leur travail, agissant comme administrateurs pour la cité et dépensant pour elle les fonds de la municipalité. Ils ont beaucoup fait. Les travaux sont là, les amusements fonctionnent, la commission perçoit les revenus et les loyers. Seulement on s'est demandé si elle avait bien le droit de le faire. Il ne s'agit maintenant pour nous, que de régulariser ce qui s'est fait, et c'est ce que nous faisons. Comme la députation peut s'en rendre compte il ne s'agit nullement ici d'une affaire se rapportant au Dominion. On a choisi la commission du port, non parce que c'est la commission du havre, mais parce que ceux qui la composent ont la confiance des autorités municipales, et leur gestion de ce parc ne relève aucunement de leur juridiction comme commissaires. Mais comme ils ont été nommés par le gouvernement du Canada, s'il y a quelque doute d'ordre juridique, c'est l'endroit ici pour le dissiper.

L'hon. M. MURDOCK: Mon honorable ami a dû remarquer l'autre jour dans un grand journal le reproche fait au Gouvernement pour la dépense faite et qui se fait encore afin d'aider à la création et au maintien de ce parc d'amusement à Sunnyside, à l'avantage de la population de Toronto. Mon honorable ami peut avoir le droit de dire qu'il n'entre rien de l'argent fédéral dans l'exécution de ce projet, mais j'ai toujours cru que cela faisait partie du projet d'amélioration arrêté par la commission du port de Toronto et qu'une bonne part de l'octroi fédéral avait été employée depuis la rivière Humber jusqu'au vieux fort.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: De quel journal s'agit-il? Puis-je jeter un coup d'œil sur cet article?

L'hon. M. MURDOCK: Si je m'en souviens bien c'était la *Gazette* ou le *Standard*, de Montréal.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Ce doit être le *Standard*.

L'hon. M. MURDOCK: On ne cesse pas de faire des reproches. Je ne me plains pas, mais je comprends,—et en s'informant mon honorable ami verra que j'ai raison—qu'on s'est servi de l'octroi fédéral pour combler ce terrain.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'octroi fédéral suffit à peine à assurer les besoins du port. Jusqu'ici, la ville a dépensé plus d'argent que le pouvoir fédéral et ses fonds sont dépensés pour le port lui-même, quand c'est le gouvernement fédéral qui devrait défrayer cette dépense. Pour ce qui est de l'octroi fédéral, le contrat du Gouvernement n'est même pas encore exécuté. A la suite de concessions de terrains et d'engagement pris par les municipalités, il existe un contrat en bonne et due forme par lequel le Gouvernement s'engageait à construire un pont jusqu'à l'île, ce qui permettrait de se servir de cette dernière. Ce pont n'a pas été construit. Loin d'avoir dépensé à l'amélioration du port plus d'argent que Toronto n'y avait droit, le Gouvernement, n'a même pas tenu ses promesses. La convention subsiste encore, et le fait est que loin d'avoir fait trop peu de déboursés, Toronto en a fait trop, à tout le moins.

L'hon. M. MURDOCK: N'est-il pas vrai qu'il y existe un unique projet de développement du port de Toronto allant de Humber à Scarborough et englobant tout le littoral de Toronto, et que l'installation de Sunnyside fait partie de ce projet?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si mon honorable ami s'imagine que des chevaux de bois font partie intégrante du développement d'un port, il a raison; mais mon honorable ami est bien le seul à croire que le développement d'un port comprend un carrousel, des "switch-backs" et des bains. C'est quelque chose d'ajouté entièrement par la municipalité à ses propres dépens. La seule raison pour laquelle cela se rattache à l'administration du port, je l'ai déjà expliqué, c'est que cette commission exécute des travaux dans le voisinage et que le conseil municipal la croit plus apte à surveiller cette installation que la ville elle-même.

M. CHURCH: Depuis la Confédération, le gouvernement assume la responsabilité de protéger le rivage au port de Toronto et il a érigé un brise-lames au large de Sunnyside. La ville a payé le coût entier du parc et du remplissage. Depuis 1867, le gouvernement n'a dépensé que 6 ou 7 millions pour le port de Toronto et le revenu annuel des concessions accordées dans ce lieu d'amusements est de $90,000 à $100,000.

Certains avocats étaient d'avis qu'il n'était pas nécessaire de s'adresser au Parlement, pour obtenir une modification de la loi de 1911 concernant le port, telle qu'on la demande; ils pensaient que la loi conférait aux commissaires des pouvoirs suffisants pour continuer les travaux. Mais quelques doutes ont surgi dernièrement, et l'on a jugé préférable de demander une modification pour dissiper tout doute à ce sujet. Le texte de loi de 1911 autorise les commissaires à "posséder, mettre en exploitation, entretenir et améliorer" les lieux, et l'on croyait que ces quatre mots leur permettaient d'aller de l'avant. Ce projet de loi est simplement déclaratoire; son objet, c'est de rendre la loi parfaitement claire. Le Gouvernement lui-même a construit le brise-lames à Sunnyside, en arrière duquel il n'y avait rien du tout, et pour ce qui regarde le lieu d'amusement même, le journal cité est tout à fait dans l'erreur: le Gouvernement n'a pas fourni un sou pour son établissement et son entretien. La grève de Sunnyside est située à l'extrémité ouest de la ville et s'étend sur le bord du lac, de la rivière Humber, à l'ouest, jusqu'à l'avenue Wilson, à l'est, soit une distance d'un mille et demi. Elle comprend environ 120 acres, tout du terre-plein. Un boulevard large de cinquante pieds et une promenade de vingt-quatre pieds de large sur le bord du lac traversent ce terrain. Le pavillon de bain est une construction en béton de quatre cents pieds par cent douze, et peut héberger 7,700 baigneurs à la fois. L'établissement d'amusements renferme des restaurants et des kiosques de rafraîchissements, des kiosques de musiques, un "dodger", un "frolec", un "whip", un vieux moulin, le "Sunnyside racer", une balançoire aérienne, un carrousel, des galeries de tir, des jeux, les peseuses-devinettes, un terrain de golf et un terrain de baseball. Toutes les concessions s'accordent sous la direction des commissaires du port, les concessionnaires les obtiennent moyennant un loyer nominal plus un pourcentage des recettes brutes. Excepté le pavillon de bain, des locataires exploitent tous les terrains concédés et ont déjà dépensé plus de $500,000 en appareils d'amusement et en constructions diverses. On a déboursé environ quatre millions touchant le parc, la promenade, le terre-plein et le boulevard.

A tout prendre, c'est l'un des plus beaux lieux d'amusements que l'on puisse trouver dans aucune ville de même grandeur sur le continent. La population a déjà voté au sujet de la loi d'ensemble relative au port et, comme je l'ai déjà dit, cette modification de la loi de 1911 n'est qu'une mesure déclaratoire, simplement destinée à définir le sens de la loi de 1911. J'espère que l'adoption du projet de loi se fera sans difficulté. Le remplissage s'est effectué avant la construction du brise-lames lui-même. Les commissaires ne touchent pas de traitement. Ils s'emploient à conserver le rivage à l'usage du public.

M. POWER: Qui a payé le terrain transformé en lieu d'amusements? A-t-il été payé avec les fonds du gouvernement fédéral?

M. CHURCH: Avec les fonds de la ville. Le gouvernement a payé le coût du brise-lames.

M. POWER: Si je comprends bien, ce brise-lames a été payé avec l'argent fédéral?

Une VOIX: Oui.

M. POWER: De plus, je crois savoir que le carrousel et les autres amusements situés derrière le brise-lames n'auraient jamais pu s'établir sans la construction antérieure de ce dernier. Si je me trompe, qu'on me reprenne. Ai-je tort?

M. SHEARD: Oui. Comme il s'agit de ma circonscription, je désire dire un mot. Le gouvernement fédéral et la ville ont construit le brise-lames à frais communs; mais c'est la ville seule qui a fait le remplissage des abords. Tels ont été les débuts de l'entreprise. Donc,

la ville exhaussa le terrain à ses propres frais et y dépensa des sommes considérables auxquelles le gouvernement fédéral n'a pas contribué. Les frais restèrent à la charge des citadins et beaucoup d'argent y fut gaspillé. On y transporta même l'humus d'une ferme du voisinage pour créer le boulevard de Parkdale avec plage, et quand tout fut terminé les juifs s'y installèrent en grand nombre. Oui, les Juifs s'y installèrent sans cérémonie et des facétieux y ont même apposé une enseigne portant ces mots: "Après la guerre, nous vous avons donné la Palestine; pour l'amour de Dieu, laissez-nous Sunnyside".

La ville se trouva donc en possession d'une grande étendue de terrain, mais sans titre pour le vendre ou le louer ou pour y faire des travaux permanents. Tout ce que le bill a pour objet, c'est de reconnaître à la municipalité le droit de louer le terrain exhaussé par la ville aux abords du brise-lames et d'y créer les installations nécessaires pour en faire un lieu de plaisance, c'est d'avancer les fonds à une société qui l'exploitera. Voilà toute la question. Le gouvernement fédéral n'a pas contribué à la création du parc visé dans le projet. On se contente de demander une modification de la loi pour autoriser la ville à agir; sinon, l'emplacement restera couvert de mauvaises herbes. La ville ne peut trouver aucun concessionnaire, parce qu'elle n'a pas le pouvoir d'accorder un bail d'une assez longue durée pour permettre d'y installer des chevaux de bois et autres moyens d'amusements nécessaires dans une telle entreprise. Le bill n'offre aucun danger; il n'engage l'Etat à aucune obligation; toutes les charges retombent sur les contribuables de la municipalité.

Je sollicite le vote de ce bill. Le conseil municipal l'a approuvé. Le projet antérieur contenait des clauses dangereuses qu'on a fait disparaître de celui-ci, après entente mutuelle entre les intéressés. Le projet en discussion est parfaitement inoffensif et en tous points raisonnable, comme on pouvait l'espérer de la part du conseil municipal de Toronto qui a charge des intérêts des contribuables de la ville. Nos collègues n'ont pas besoin d'hésiter à nous voter ce bill. L'opposition du député de Québec (M. Power) ne peut être motivée que par des préventions régionalistes.

M. POWER: Je crois avoir droit aux félicitations de la Chambre pour avoir provoqué l'intervention de l'honorable membre (M. Sheard) et entendu de sa bouche une explication si claire et si autorisée de la manière étonnante dont le conseil municipal de Toronto règle tous les différends qui dépassent en importance ceux dont s'occupe la Société des nations à Genève. Le conseil de ville a résolu une question qui a troublé la paix publique depuis plusieurs siècles, et il l'a réglée d'une manière admirable: il a installé les Juifs dans un des plus beaux quartiers de Toronto.

Ce n'est pas la moindre des objections que j'ai contre le projet de loi. Pour dire toute la vérité, ce parc d'amusements doit sa naissance à la construction par le Gouvernement d'un brise-lames dont la ville a rempli l'espace adjacent et l'a transformé en lieu d'amusements. J'ajouterai, bien que je n'en sois pas très sûr, que les commissaires du port de Toronto doivent toucher une rémunération pour leurs services. (*Dénégations*). Donnent-ils leurs services gratuitement?

M. SHEARD: Tous les commissaires donnent leurs services gratuitement, sauf peut-être leur président. Il est ici; on peut le lui demander.

M. POWER: A voir le zèle que déploie en cette Chambre cet honorable collègue pour la ville et le port de Toronto, il mériterait d'être récompensé généreusement. Mais s'il est vrai que les commissaires ne reçoivent rien, mon observation n'a plus d'objet. Autrement, j'élèverais une protestation contre l'emploi d'une partie de leur temps à percevoir des fonds pour organiser des amusements. Mon objection primitive reste debout, considérant que le pouvoir fédéral a contribué indirectement, et peut-être directement, à l'érection de travaux qui ne sont nullement d'intérêt général, puisqu'il s'agit de la création d'une plage pour l'usage d'une partie de l'excellente population de Toronto. Un des traits principaux du caractère de cette population, c'est qu'elle a l'habitude de bien défendre ses intérêts matériels et de faire main basse sur tout ce qu'elle peut prendre, financièrement parlant. Enfin, je ne vois pas pourquoi le reste des citoyens de ce pays seraient mis à contribution pour procurer des amusements aux habitants de Toronto.

M. HARRIS: Monsieur le président, en réponse aux allégations de l'honorable député de Québec-Sud (M. Power), je ferai observer que toute la partie du rivage où s'élève le brise-lames en question se désagregeait à chaque saison. Ces travaux ont été exécutés en partie par le gouvernement fédéral et les crédits consacrés à cette fin furent votés par le Parlement suivant la procédure ordinaire pour les crédits consacrés à des entreprises de cette nature par tout le Dominion du Canada. Or, étant donné que ce brise-lames fut construit pour protéger non seulement le rivage mais aussi la voie principale du Grand-Tronc,—fusionné depuis avec les lignes du réseau national,—et que l'on a exhaussé le terrain, pour quelle raison ne l'utiliserait-on

pas afin d'en tirer des revenus? Loin de moi l'idée de croire pour un instant que l'honorable député se relève dans l'estime générale en lançant des insinuations contre d'honorables citoyens. Peu importe qu'ils fassent partie de la commission du port de Québec ou de Toronto, ces hommes, plusieurs fois par semaine et depuis des années consacrent une partie de leurs temps au service et au bénéfice de leurs villes natales. Si mon honorable ami veut bien jeter un coup d'œil en arrière, sur les dix ou douze années depuis que ces commissaires du port donnent leurs services gratuitement pour le bénéfice de leurs concitoyens. . .

M. POWER: Puis-je savoir quelles insinuations j'ai faites contre les commissaires du port?

M. HARRIS: Si mon honorable ami veut seulement songer aux services rendus par ces commissions des ports j'incline à croire qu'il admettra avec moi que ce sont des citoyens des plus distingués, non seulement à Québec, mais aussi à Toronto.

M. POWER: Monsieur le président, puis-je savoir. . .

M. HARRIS: Et permettez-moi d'ajouter, monsieur le président, que les citoyens à tendances libérales qui composent la commission du port de Toronto, à l'heure actuelle, méritent les plus sincères félicitations non seulement de la population de Toronto, mais aussi de tous les membres du parti libéral qui siègent au banc des ministres.

L'hon. M. LAPOINTE: Monsieur le président. . .

M. POWER: Monsieur le président, je ne suis pas en mesure de lutter avec mon honorable ami quant au volume de. . .

M. le PRESIDENT: A l'ordre; le ministre de la Justice a la parole.

M. POWER: J'ai demandé un rappel au règlement, monsieur le président, et j'en appelle à la décision de la Chambre.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Le ministre de la Justice a la parole pour l'instant.

M. POWER: Monsieur le président, j'en appelle à la décision de la Chambre. J'ai invoqué le règlement.

M. le PRESIDENT: C'est parfait; il y a toutefois une procédure à suivre pour en appeler à la décision de la Chambre et l'honorable député peut y avoir recours. Le ministre de la Justice a la parole.

[M. Harris.]

M. POWER: J'en appelle à la décision de la Chambre.

M. le PRESIDENT: La procédure à suivre est tout indiquée. L'honorable député peut y avoir recours s'il désire en appeler de ma décision. L'article, est-il adopté?

L'hon. M. LAPOINTE: Monsieur le président si je suis responsable de cette petite tempête, je le regrette infiniment. Je n'ai rien à dire contre le principe du présent bill; je crois au contraire que le but visé est fort louable. Cependant, m'est avis que nous suivons une procédure qui sort de l'ordinaire en modifiant un projet d'intérêt public par une loi d'initiative privée. Avec l'entente que cela ne constituera pas un précédent pour l'avenir, je reprends mon siège.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (terrains de jeu et de récréation à Sunnyside).

M. CAHILL: Monsieur le président, que signifie la dernière partie de l'article en discussion en ce qui regarde les pouvoirs de dépenser "soit partie pour eux-mêmes et partie pour les commissaires"? Cette disposition engage-t-elle la responsabilité du Dominion pour ce qui est de ces dépenses?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pas du tout; cela ne fait nullement partie des travaux.

M. POWER: Monsieur le président, puis-je faire les remarques que dans votre sagesse ou pour d'autres causes, vous m'avez empêché de proférer tout à l'heure? Je tiens à faire observer au comité que je n'ai fait aucune insinuation à l'adresse des commissaires du port de Toronto de sorte que les reproches de mon honorable ami de York-Est (M. Harris) sont absolument gratuits. Je désire ajouter également que j'ai reclamé la parole afin de donner ces explications et rien de plus.

M. DUFF: Avant de déposer le présent bill, on aurait dû le renvoyer au ministre de la Marine et des Pêcheries pour plus ample étude.

M. RYCKMAN: Monsieur le président, je suis en mesure de donner l'assurance que la question a été mûrement étudiée par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Une députation de citoyens de Toronto a eu une entrevue avec le ministre. Les délégués ont été accueillis avec la plus parfaite courtoisie, cela va de soi, et ils ont tiré la conclusion que, de l'avis du ministre cette demande était des plus raisonnables.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (l'usage des terrains à titre de lieux d'amusement, et le reste).

M. MARTELL: Monsieur le président, dois-je comprendre qu'en principe les députés n'ont pas le droit de présenter aucun projet de loi tendant à modifier une loi d'intérêt public? Cela se fait couramment dans la législature de ma province. Aucun précédent n'est créé par là.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il s'agit d'un bill d'intérêt privé mais non pas d'un projet de loi d'intérêt public.

L'hon. M. LAPOINTE: N'importe quel membre peut présenter un projet de loi d'intérêt public pour le but qu'il a en vue, mais ici c'est une mesure législative d'intérêt privé.

M. MARTELL: Avec toute la déférence que je doit au ministre de la Justice (M. Lapointe) je prétends qu'un député peut déposer un bill tendant à modifier une loi d'intérêt public.

L'hon. M. LAPOINTE: Certainement, mais il doit pour cela présenter un bill d'intérêt public.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que l'honorable ministre a raison; il me semble que cette mesure législative devrait être au nombre des projets de loi d'intérêt public. Cependant, je ne veux pas soulever ce point. Je désire savoir où est l'article 3. Je ne le vois pas dans ce projet.

M. le PRESIDENT: Il se trouve dans le bill réimprimé que nous voyons dans la liasse immédiatement à la suite du projet original.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.

ADOPTION DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DES ROUTES NATIONALES DU CANADA

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 2e lecture de projet de loi (bill n° 68) tendant à proroger la durée de la loi des routes nationales du Canada.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.)

Sur l'article 2 (prolongation de la durée de la loi).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pensais que mon honorable ami allait nous donner des renseignements sur les travaux qu'il reste à faire.

L'hon. M. GRAHAM: Lorsque la Chambre a été saisie de la résolution, j'ai promis à l'honorable député d'York-Ouest que je lui fournirais les chiffres relatifs aux travaux non terminés. Voici ce renseignement:

Projet n° 4.—Kingston à Blackville, $16,545.20. Pourcentage des travaux exécutés 84 p. 100.

Projet n° 5.—Brockville à Prescott, $23,804.90. Pourcentage des travaux exécutés, 74 p. 100.

Projet n° 6.—Prescott à Ottawa, $58,000. Pourcentage des travaux exécutés, 68 p. 100.

Projet n° 33.—Ottawa à Pointe-Fortune, $120,000. Pourcentage des travaux exécutés, 54 p. 100.

On est à vérifier ces dépenses. 40 p. 100 de ces montants seront payables sous l'empire de la loi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois que nous avons eu la plupart des autres chiffres lors de la discussion antérieure. Le ministre peut-il donner l'assurance au comité que le Gouvernement n'a pas d'autres obligations, qu'il ne s'agit que de prolonger la durée de deux ans?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, c'est tout. Nous espérons qu'à l'expiration de ces deux ans toutes les provinces auront gagné les sommes qui leur sont accordées par la loi des routes nationales.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF A L'EMBRANCHEMENT DE TURTLEFORD

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 69), relatif à la construction d'une ligne des chemins de fer nationaux du Canada entre Turtleford et un point du township 48, rang 12, ouest du 3e méridien, dans la province de la Saskatchewan.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comme c'est le premier des projets de loi de cette session relatifs aux embranchements, je pense que le ministre devrait nous donner un résumé des travaux accomplis depuis l'adoption des lois de l'an dernier, dans l'Ouest sinon ailleurs, et nous donner également un aperçu des motifs de ce bill en mentionnant les objections à ce projet qui l'ont fait rejeter par le Sénat à la dernière session.

L'hon. M. GRAHAM: Le renseignement demandé par mon très honorable ami a été déposé sur le bureau à l'ouverture de la session.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, je sais; les travaux exécutés se chiffrent à $1,650,000 dans tout le Canada. Mais en quels endroits précis ont-ils été accomplis et pourquoi n'ont-ils pas été plus considérables?

L'hon. M. GRAHAM: Il est impossible de faire beaucoup de travaux la première année qu'une allocation est votée. Je n'ai pas d'autres renseignements à ajouter à ceux qui ont été déposés sur le bureau. Je ne les ai pas apportés avec moi parce qu'ils sont au dossier. Je ne me rappelle pas au juste pourquoi le Sénat s'est opposé à ce projet. C'est le bill sur lequel on a le plus insisté à la dernière session.

L'an dernier le bill prescrivait la construction de la ligne de Turtleford à Hafford; mais cette année on en a diminué le parcours; elle n'ira qu'au lac Meeting. On pourra donc étudier la question de savoir où il faudrait établir le point de jonction sur la voie principale quand la ligne de Shelbrook sera construite.

Le présent bill diffère de celui de l'an dernier: en effet il autorise l'emploi de certains fonds, actuellement en banques, le produit de valeurs, garanties par le gouvernement provincial de Saskatchewan ,et vendues par le Canadian Northern Saskatchewan Railway. Pour autoriser l'utilisation desdits fonds la législature provinciale a dû adopter une loi: elle l'a fait et le crédit que nous voterons pour cet embrauchement sera moins considérable en proportion directe au montant desdits fonds qui y sera consacré. L'autre jour mon honorable ami d'York-Ouest m'a demandé quelques éclaircissements au sujet de ces opérations financières. Je vais faire lecture de l'exposé afin de ne pas faire erreur dans les chiffres:

Voilà quelques années le chemin de fer Nord-Canadien émit pour une valeur de 2,817,000 livres sterling des actions-débentures à 4 p. 100 garanties par la province de Saskatchewan. Cette émission résultait de ce que la province de Saskatchewan s'était engagée à garantir des valeurs pour la construction de certains embranchements jusqu'à concurrence de $15,000 du mille. La moyenne du prix de vente fut de 96.84. De temps en temps on a puisé dans ce fonds et aujourd'hui il reste une encaisse de $1,202,825.24 à la banque canadienne du Commerce incrite au crédit du trésorier provincial de la Saskatchewan pour le compte de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord. Sur ce qui reste, la banque paye 4½ p. 100 par année lequel montant est versé au chemin de fer pour solder les intérêts sur les valeurs; la somme des valeurs dont le dépôt découle se chiffre à $1,242,074. Les intérêts atteignent $51,120.06 par année. Le montant qu'il faut payer sur les valeurs est $49,682.96, ce qui laisse au chemin de fer un bénéfice de $1,437.10.

Ni la province ni le chemin de fer n'a l'usage du principal lequel, comme il est dit plus haut, sert à la banque du Commerce dans ses opérations ordinaires.

Autrement dit, la banque payait l'intérêt auparavant au taux de 3 p. 100, je crois; plus tard, grâce à un certain arrangement, le chemin de fer toucha 4½ p. 100 sur le reste du produit de la vente de ces valeurs; et la différence entre le taux de 4 p. 100 que payent les valeurs et l'intérêt de 4½ p. 100 versé au chemin de fer atteint $1,437.10.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre aurait-il l'obligeance de nous faire lecture du rapport du conseil-directeur touchant la construction de cette ligne?

L'hon. M. GRAHAM: La note est ainsi conçue:

Turtleford, S.-E., mille 0-67.	Coût
Régalage dépassant la voie,—23 milles.	
Projeté en 1925,—20 milles de régalage et 30 milles de voie..	$ 755,000
Projeté en 1926,—24 milles de régalage, 37 milles de voie et 67 milles de ballastage..	1,116,000
	$1,871,000
A déduire les fonds fiduciaires..	801,000
A voter..	$1,070,000

On projette en 1925, par voie de publicité de concurrence, le régalage de 44 milles posant comme condition qu'un parcours de 20 milles doit être terminé pendant la saison de 1925 et le reste l'année suivante; on compte aussi poser 30 milles de voie en 1925 au coût de $755,000 pour l'année 1925. En 1926 on veut achever le régalage, et aussi la pose des rails et le ballastage et en général terminer la ligne jusqu'à la borne millaire 67.

Le parcours de 23 milles actuellement régalé fut commencé en 1920 et terminé en 1921; outre cela on n'a pas fait de travaux sur cette ligne.

Ce parcours de 67 milles fait partie de la ligne Turtleford-Hafford telle qu'elle fut proposée à la Chambre des communes et adoptée par cette Chambre le 27 juin 1923 et le 16 mai 1924 et rejetée les deux fois, par le Sénat.

La région qui traverse cet embranchement à une surface ondulée, baisée par endroits où poussent des massifs de petits peupliers: le reste est prairie. La région convient, pour une large part à la culture mixte; mais une partie considérable s'adopte aussi à la culture du blé. Les terres sont occupées, en majorité; il s'en fait même un développement notable surtout dans le voisinage du lac Meeting, qui est à peu près à mi-chemin entre Turtleford et Hafford.

Ce qui justifie la construction de cette ligne c'est qu'un grand nombre de colons y sont établis aujourd'hui et. ils se trouvent tellement éloignés d'un chemin de fer qu'ils peuvent à peine supporter le transport de leurs produits en voiture jusqu'à la voie finie.

On estime que cette ligne recevra en moyenne 1,400,000 boisseaux de grain chaque année en sus de 500 wagonnées, allant et venant, d'animaux, de houille, de bois d'œuvre et d'autres marchandises. Grâce à sa construction les cultivateurs auraient à faire quelque 32 milles de moins en voiture pour transporter au chemin de fer les 1,400,000 boisseaux de grain, production annuelle qu'on attend du district; si on fixe à ¾ de sou du mille par boisseau les frais de ce transport en voiture, on voit que les fermiers réaliseront de ce seul chef une économie de $336,000. A l'heure qu'il est nous avons déboursé $207,200 pour l'empire de la voie et pour le régalage; ce placement ne rapporte rien. Les envois consignés de ce district seront presque tous transportés à une grande distance, ainsi ce trafic va alimenter sensiblement les autres lignes du réseau.

Bien qu'il coûte $1,871,000 pour achever la ligne jusqu'à la borne milliaire 67 une entente conclue avec le gouvernement provincial de la Saskatchewan fait que ce dernier consent à nous avancer $801,000 des fonds fiduciaires prélevés antérieurement à l'intention de la construction de lignes de chemin de fer dans la province de la Saskatchewan. Par conséquent le parlement n'aura à voter que $1,070,000.

C'est ici une des lignes déjà commencées; on régala 23 milles du parcours en 1920-1921. Le présent bill a pour objet de terminer non seulement le parcours déjà régalé mais de parachever les 67 milles de parcours jusqu'au lac Meeting.

(La motion est adoptée).

Le projet de loi est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour discussion des articles.

Sur l'article 1 (pouvoir de construire et compléter les lignes décrites à l'annexe).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'il serait bon que le ministre nous donnât un aperçu de ce qu'on a réellement l'intention de faire cette année. Entreprendra-t-on les travaux dès cette année? Que fera-t-on? On avance souvent plus vite avec un programme pas trop chargé. Tout le monde sait que le programme de construction d'embranchements dont on a déjà été saisi, était, d'après les résultats obtenus, beaucoup trop considérable. Or, est-ce qu'on va entreprendre ces travaux cette année? Dans l'affirmative, quels sont ceux qu'on va laisser le côté? Combien va-t-on dépenser en tout cette année? Quels sont les engagements qu'on va prendre relativement à la construction des embranchements? En résumé, ne peut-on pas nous faire un exposé pratique de la situation?

L'hon. M. GRAHAM: Je vais relire à mon honorable collègue ce qu'on se propose de faire sur cette ligne.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous avons eu cette information chaque fois qu'un projet a été présenté à la Chambre, et si on avait donné suite à ce qui nous a été dit en 1923 et répété en 1924, les lignes seraient finies à l'heure actuelle. C'est très beau de nous communiquer ces rapports officiels et de nous dire qu'on fera ceci et cela, mais nous savons qu'on ne le fera pas. L'activité du réseau est limitée, en matière de construction, et c'est pour cela que je voudrais bien savoir si l'on ne pourrait pas nous faire un exposé concis et clair des travaux qui seront exécutés et quelle est la somme nécessaire pour construire la totalité des embranchements.

L'hon. M. GRAHAM: Je présente ces projets de bonne heure pour qu'on puisse construire quelques embranchements cette année et plus vite nous les voterons, plus l'on pourra en construire. Voilà pourquoi j'insiste tant pour qu'on les adopte aussi rapidement que possible. Si ces projets ne sont pas adoptés avant le mois de juillet, l'agriculture aura besoin de la main-d'œuvre lorsque la compagnie sera prête à commencer ses travaux de construction. Cette question de main-d'œuvre pour les chemins de fer et de main-d'œuvre agricole est une cause de bisbille et si nous sommes obligés de venir chaque année demander l'autorisation de construire tel ou tel embranchement, l'automne passera sans qu'on ait pu faire grand'chose. Autrement, si nous pouvions adopter dans une semaine ou deux le programme de cette année qui n'est guère chargé, la compagnie aurait pour ainsi dire tout l'été pour l'exécuter. Jusqu'ici, elle n'a eu guère le temps de faire ses travaux. Autant que je sache, tous les projets sont actuellement devant nous et les députés peuvent, se rendre compte, d'après le Feuilleton, du programme et de ce qu'on se propose de faire. Je communique à la Chambre les renseignements qui m'ont été donnés relativement aux intentions de la compagnie, mais il faut qu'on lui permette de commencer tôt pour pouvoir exécuter son programme.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je voudrais savoir, si le ministre est en mesure de nous le dire, ce que la compagnie en pense et ce qu'elle a l'intention de faire. Je crois que c'est en 1923 ou en 1924 qu'on nous a communiqué des lettres du président concernant la nécessité ou l'opportunité de cette ligne; puis, on interrogea les ingénieurs qui se prononcèrent contre. Au lieu de vouloir construire ces lignes, ils les condamnèrent. Je parle des ingénieurs qui étaient sur place. L'honorable ministre doit se le rappeler.

L'hon. M. GRAHAM: Non, je ne me le rappelle pas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'embranchement de Radville. Il vous suffit de vous reporter à l'interrogatoire de ces ingénieurs. Ce n'est pas le seul cas. Les faits sont indiscutables.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et l'embranchement de Kamloops.

L'hon. M. GRAHAM: Vraiment, je ne me le rappelle pas.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si le ministre nous dit que les ingénieurs autorisés ont examiné le tracé, l'ont approuvé et trouvent que tout va bien, alors je n'insisterai pas. Mais je ne veux pas, comme cela s'est déjà vu, que la Chambre s'aperçoive un jour qu'elle a fait une erreur en pensant agir suivant ce que les autorités lui représentaient comme exact, alors que ce ne l'était pas.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'entrerai pas dans ces détails, mais je tiens à ce que les entrepreneurs puissent se mettre à l'œuvre de bonne heure. Cette ligne a été examinée, non pas une fois, mais deux ou trois fois. C'est la troisième fois que le chemin de fer national en demande la construction et je crois que le rapport dont j'ai donné lecture indi-

que assez distinctement les motifs sur lesquels on s'appuie pour faire cette demande.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel est le véritable auteur du mémoire lu par mon honorable ami? Est-ce sir Henry Thornton ou quelque autre directeur?

L'hon. M. GRAHAM: Cela m'a été transmis par les membres du conseil d'administration du National-Canadien en même temps qu'une copie du bill même. J'imagine qu'il vient des ingénieurs; en tous les cas, il vient des fonctionnaires en chef et on y donne les raisons de cette construction.

Le très hon. M. MEIGHEN: Autant que j'ai pu le saisir, le mémoire lu ne contient pas de proposition définitive et finale. Il ne dit pas que le conseil d'administration croit que ce sera une ligne rémunératrice et qu'il désire sa construction. L'an dernier, la Chambre s'est trouvée dans une position qu'elle ne méritait nullement. Sur l'autorité du président, on nous a lu une proposition pour la construction de cette ligne, et demandé que cette ligne ainsi que l'autre ligne fussent établies. Ensuite les hauts fonctionnaires ont été entendus devant des comités, ailleurs, et leur attitude n'a été nullement conforme à la proposition générale qui nous avait été faite.

M. CAHILL: Où cela s'est-il passé?

Le très hon. M. MEIGHEN: A quelques pas d'ici. Ils ont laissé entendre qu'ils ne croyaient pas qu'on doivent construire la ligne.

L'hon. M. GRAHAM: Qui?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les ingénieurs auteurs du tracé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, M. Macleod et aussi M. Ruel.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'est pas directeur du réseau.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est très proche du président.

L'hon. M. GRAHAM: Il sait quelque chose des affaires du réseau.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour d'autres qui s'occupaient de la question nous n'avons paru donner qu'une attention très minime à la loi que nous avions adoptée parce que nous avions agi avec trop de hâte sur la foi d'une proposition générale. Je suis d'avis que le ministre trouverait des témoignages intéressants en lisant les déclarations présentées par les fonctionnaires de la compagnie devant un comité de l'autre Chambre.

M. DAVIES: Ayant l'honneur de représenter la circonscription que traversera la ligne projetée, si le Sénat veut bien sa construction, et connaissant le pays aussi à fond que je le connais, je n'hésite nullement à dire qu'on devrait construire cette voie. J'ai habité la région depuis dix-huit ans maintenant et je connais intimement ses habitants et ses colons. Ils ont colonisé cette région à environ quarante ou cinquante milles de la ville de North-Battleford vers 1905 et, quand ils sont allés s'établir dans la région du lac Rabbit on leur a promis que s'ils voulaient défricher cette région ils auraient des communications par chemin de fer dans un an ou deux. Le pays a vu s'établir des colons de tout premier ordre, surtout des Anglais, des Ecossais, des Irlandais, des Canadiens et des Américains. A plusieurs reprises leurs espérances d'avoir des moyens de communication se sont évanouies. D'une manière ou d'une autre on n'a pas tenu les promesses qui leur avaient été faites et quelques-uns des colons ont quitté le pays après y avoir construit un foyer pour y demeurer. Ils se sont aperçus qu'il leur était tout à fait impossible, avec la situation existante avant la guerre, de cultiver des produits et de les mettre sur le marché quand il leur fallait les transporter de quarante-cinq à soixante milles. L'hiver dernier, me trouvant à North-Battleford j'y ai rencontré un cultivateur venant de plus de 65 milles avec deux charges de blé. Ce blé provenait d'une région où les récoltes sont meilleures que les trois quarts des récoltes du nord de la Saskatchewan. En 1912 ou 1913, si je ne me trompe, le gouvernement provincial était tellement convaincu de la nécessité de cette ligne qu'il garantissait les obligations pour en construire quarante milles et les revenus de ces obligations sont applicables à une partie de la ligne dont le projet de loi actuel demande la construction.

Quand la guerre a éclaté les colons de ce pays n'ont pas un instant demandé le chemin de fer. Au contraire, pour ainsi dire tous les jeunes gens de la région se sont enrôlés, sont partis outre-mer et ont bravement combattu au front. Nombreuses sont les écoles de cette région ou de petites plaques de cuivre ont été placées en mémoire de jeunes soldats qui ont tout donné pour leur pays. Après la guerre, la question du chemin de fer a repris son importance suprême. Le Nord-Canadien avait promis de construire dans la région et, comme je le disais tout à l'heure, ses obligations avaient été garanties. En 1920, le Pacifique-Canadien a demandé une charte pour construire une ligne de Cory, près de Saskatoon jusqu'au lac Birch, et pour ainsi dire parallèle sur tout son parcours à la voie projetée du Nord-Canadien. Une forte députation de citoyens de cette région est venue ici pour ap-

puyer la demande du Pacifique-Canadien, mais l'honorable député qui représentait la circonscription à cette époque, agissant je pense sur l'avis du Gouvernement de l'époque, a lutté avec énergie contre la demande du Pacifique-Canadien. L'honorable M. Reid, alors ministre des Chemins de fer, déclara lui-même à la députation que si le Pacifique-Canadien n'obtenait pas l'autorisation qu'il sollicitait, le National-Canadien entreprendrait immédiatement la construction de ce chemin, entre Turtleford et Hafford, sur l'embranchement reliant North-Battleford à Prince-Albert. Après avoir insisté vigoureusement, la députation revint convaincue que M. Reid tiendrait parole et je crois qu'il a fait honneur à sa promesse. Un marché fut conclu pour la construction de quarante milles, mais le terrassement ne se fit que sur un parcours de 23 milles, parce que la main-d'œuvre était très difficile à obtenir, que les salaires étaient très élevés et que l'entrepreneur, comme il me l'a dit maintes fois, ne pouvait pour ainsi dire pas trouver le nombre suffisant d'ouvriers pour exécuter son entreprise. En proposant le renvoi à une autre année de la deuxième lecture de ce bill, un honorable membre d'une autre Chambre, à la dernière session a donné à entendre que cette entreprise avait été adjugée pour aider aux colons de l'endroit qui n'avaient rien à faire. On l'a probablement mal renseigné, car l'entrepreneur m'a raconté une histoire bien différente. Deux ans après son avènement, le Gouvernement actuel a présenté un projet tendant à autoriser la construction de plusieurs embranchements et l'on sait ce qu'il en advint. Ce projet-ci a été ramené l'an dernier sous la forme d'une proposition distincte et, à la grande surprise des honorables députés il fut repoussé de nouveau, bien qu'il n'eût provoqué aucune objection au cours de son examen en comité des chemins de fer et en cette Chambre. J'espère qu'il recevra cette année l'appui de tous les honorables membres des Communes et que le Sénat trouvera moyen de l'approuver.

Je tiens à dire quelques mots de la région que je connais dans tous ses recoins. La partie que traversera cette ligne est l'une des meilleures du nord-ouest de la Saskatchewan. Le parcours terrassé, vingt-trois milles, est le plus accidenté de toute la ligne. C'est la région idéale pour la culture mixte tant recommandée. On observe ici quelque chose qui est exceptionnel dans l'Ouest canadien: il suffira de l'indiquer pour montrer le type de cultivateurs qui sont établis là. Un homme y est allé bâtir une beurrerie à cinquante milles des chemins de fer et il réussit bien; l'an dernier il a fabriqué cent mille livres de beurre. On a là une idée de la nature du pays et du genre de colons qui s'y établissent. Cette population désespère presque d'obtenir des communications par chemins de fer et l'on m'écrit tous les jours à ce sujet. Après la session dernière, j'ai visité cette région et supplié de mon mieux les colons d'y rester encore un an, croyant, leur ai-je dit, que nous réussirions cette année à obtenir le chemin de fer. Ces gens-là ont dépensé $150,000 pour faire de bons chemins. L'on peut aller d'un bout à l'autre du district en automobile et sans crainte d'y cheoir dans les ornières ou autre chose. L'organisation scolaire existe partout. Ici et là, il y a une population d'origine étrangère et les enfants, garçons et filles, y apprennent les devoirs du citoyen britannique. Je demande aux honorables membres de cette Chambre et de l'autre Chambre aussi, d'assurer une ligne de chemin de fer aux colons qui ont eu le courage d'aller s'établir là, et l'énergie de persister. Ce sont des gens et une région qui n'ont jamais été aux crochets d'aucun gouvernement, fédéral ou provincial. Nous ne devons rien pour des grains de semence Lorsqu'il a fallu s'en procurer, dans des cas exceptionnels, les municipalités locales y ont toujours pourvu, et elles ont payé le grain qu'elles achetaient pour leurs colons. J'exprime donc encore une fois l'espoir que cette Chambre, et le Sénat aussi, voteront ce projet. S'il y a dans tout le pays une population qui a mérité un embranchement de chemin de fer, c'est bien celle-là.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La dernière fois que cette Chambre a donné son approbation à ce projet, le bill a été adopté sans la moindre discussion. La seule remarque qu'il a provoquée c'est que l'estimation du prix devrait paraître dans les crédits. Cette petite discussion a son bon côté; elle empêchera de dire que le bill a passé pendant que la Chambre dormait. Mon honorable ami (M. Davies) m'a vivement impressionné. L'essentiel à propos de ces embranchements, c'est qu'ils soient construits là où ils sont vraiment nécessaires, où il n'y a pas déjà d'autres lignes, où ils ne sont pas indispensables. De fait, c'est un crime de construire un chemin de fer où il n'est pas absolument nécessaire. Je suis d'avis que dans une région agricole comme celle de l'Ouest, vous avez des points si éloignés où vous ne pouvez demander à personne de transporter du grain ou des produits ou autre chose. Ce n'est là rien de neuf. J'ai toujours été de cet avis. L'honorable député a prouvé,—et d'après mes souvenirs il a raison et c'est à cause de cela que je me suis abstenu de m'opposer à ce bill l'an dernier,—que les cultivateurs sont forcés de transporter leurs produits sur une distance de soixante-deux milles; c'est ce qu'il a prétendu,

je crois. Dans l'Ouest, tout transport qui doit durer plus de vingt-quatre heures n'a pas sa raison d'être; on ne peut le faire pratiquement et économiquement; je suis encore de cet avis. Dans le cas actuel, les transports sont excessivement longs. Les honorables députés à ma droite prétendent qu'un transport de dix milles est suffisamment long. Non, on peut transporter les produits à une distance plus longue dans l'Ouest et les gens de l'Ouest ne s'en plaindront pas. Les gens de l'Ouest sont prêts à transporter leurs produits à une distance beaucoup plus longue s'il le faut, et ils en tireront encore profit. Mais le transport ne doit pas prendre plus d'une journée. C'est là, je crois, la distance maximum que l'on peut leur demander de parcourir. Il nous faut certainement nous occuper de ces cas de réelle nécessité, mais si nous dépassons la mesure, nous nous exposons à ne rendre service à personne. Je considère que c'est là le minimum d'avantages qu'on puisse leur accorder au point de vue du transport par chemin de fer. On devrait s'occuper de ces cas de nécessité absolue, mais si nous allons trop loin nous ne pouvons atteindre le but. Avant d'adopter un projet de voie ferrée, nous devrions nous assurer d'abord, que la ligne n'est pas construite pour des fins politiques; ensuite, que la construction répond à l'intérêt public. Je ne vois pas pourquoi ce bill ne serait pas adopté.

(L'article est adopté.)

L'article 2 est adopté.

Sur l'article 3 (certificats du ministre quant au parcours).

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce là la même rédaction que celle de l'an dernier?

L'hon. M. GRAHAM: C'est le même bill, sauf pour ce qui est de l'article 2 qui traite de l'utilisation des fonds fiduciaires dans la province de la Saskatchewan.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les amendements qu'ont apportés cette Chambre et le Sénat sont-ils inclus?

L'hon. M. GRAHAM: C'est une copie du bill modifié.

(L'article est adopté.)

Les articles 4 à 8 sont adoptés.

L'hon. M. GRAHAM: Nous nous proposons de suivre la pratique de l'an dernier et de renvoyer tous ces bills au comité des chemins de fer et des canaux comme s'il s'agissait des bills d'une compagnie et sur lesquels le Gouvernement n'exerce aucun contrôle.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

REPRISE DE LA DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT REGINA-AVONLEA DU RESEAU NATIONAL

La Chambre se forme en comité et passe à la suite de la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de soumettre une mesure décrétant la construction ou l'achèvement, avant le 31 août 1927, d'une ligne de chemin de fer entre un endroit à cinq milles environ au sud de Regina et Avonlea, province de la Saskatchewan, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

2. Que la Compagnie pourra émettre des billets, bons et valeurs relativement à cette construction, et le gouverneur en conseil pourra en autoriser la garantie;

3. Que des dispositions soient établies pour l'émission de certificats de parcours, par le ministre; et ni le ministre dans l'émission de ces certificats, ni la compagnie dans l'exécution des travaux de construction et d'achèvement, ne devra sans le consentement du parlement dépasser les frais estimés de distance et frais moyens par mille, par plus de quinze pour cent; et si d'après un levé définitif il appert à la compagnie que les frais encourus dans l'achèvement de l'entreprise dépasseront la limite des dépenses estimées, ladite compagnie ne commencera ni ne poursuivra les travaux sans avoir au préalable obtenu l'approbation du parlement;

4. Que la nature, les termes et formes des valeurs à émettre et garantir seront tels que le Gouverneur en conseil pourra les approuver et le ministre des Finances les signer;

5. Que pour permettre de poursuivre l'achèvement immédiat de ladite ligne de chemin de fer, le Gouverneur en conseil, en attendant l'émission et la disposition d'une quelconque de ces valeurs garanties, pourra autoriser des avances à ladite compagnie, à même le Fonds consolidé du revenu, ces avances devant être remboursées à Sa Majesté par les premiers deniers utilisables à cette fin;

6. Que le ministre présentera chaque année au parlement un état des travaux et des déboursés, des avances et des sommes remboursées, et toute autre information de cette nature que ce dernier exigera ou ordonnera.

TABLEAU

Lieu.	Régalage déjà existant	Estimations.		
		Parcours comprenant le tracé actuel.	À dépenser.	Moyenne des déboursés par mille.
D'un endroit à environ cinq milles au sud de Regina, à Avonlea, province de la Saskatchewan.....	0	33	$ 941,000	$ 28,515

A une récente séance de la Chambre, ce projet de résolution fut étudié en comité, mais aucune décision ne fut prise, rapport étant fait de l'état de la question. J'imagine que certains députés, surtout dans cette partie de la Chambre, désiraient le discuter et l'on jugea à propos de ne pas aller plus loin. Ces projets de loi seront tous renvoyés au comité des chemins de fer et des canaux, mais il est peut-être aussi bien de discuter ce projet maintenant. Je n'ai aucune objection à ce que ce projet soit étudié, et c'est pourquoi la discussion fut remise l'autre jour.

M. GOULD: Quels sont les promoteurs de ce projet de loi?

L'hon. M. GRAHAM: Le bureau du National-Canadien a fait un certain arrangement avec la cité de Regina relativement à certains différends en suspens, consentant à donner son appui raisonnable à la cité pour la construction de cette ligne. Entre autres choses, le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique avait projeté la construction d'un hôtel dans la cité de Regina, il y a quelques années, et cet hôtel fut partiellement construit. Le National-Canadien ne désirait pas le terminer et le Gouvernement, avec raison, je le crois, ne désirait pas l'encourager à terminer l'exécution de ce projet. La cité avait fermé certaines rues pour le chemin de fer et certaines propriétés avaient été données; on avait fait des arrangements pour la construction d'une gare et autre chose comme cela. Afin d'annuler tout l'arrangement fait entre la cité et le Grand-Tronc-Pacifique, on en est arrivé à cet accord réglant en quelque sorte toutes les difficultés, et le National-Canadien a recommandé ce projet de loi en exécution de la promesse qu'il avait faite d'accorder un appui raisonnable aux désirs de la cité pour la construction de cette ligne.

M. GOULD: Le ministre doit sans doute savoir que l'un des meilleurs hôtels de Regina a été vendu à l'encan depuis que cette recommandation lui a été faite.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une raison de plus pour ne pas construire l'hôtel.

M. McTAGGART: Voilà une proposition très extraordinaire. La seule justification pour cette ligne de chemin de fer semble être que, dans le passé, une certaine compagnie de chemin de fer a manqué à l'engagement qu'elle avait pris de construire un hôtel. Je crois que le ministre connaît probablement d'autre raisons pour la construction de ce chemin de fer et j'aimerais à les entendre.

L'hon. M. GRAHAM: Je vais maintenant donner l'autre raison; j'étais sûr d'avoir dit il y a un instant ce que les honorable députés désiraient savoir en premier lieu. Ce que j'ai dit tout d'abord, c'était en réponse à la question relative aux promoteurs de cette ligne. Le mémoire que voici explique la question. Je ne lirai pas la clause relative à l'hôtel, vu que je l'ai déjà expliquée. Voici:

On projette de demander en 1925, des soumissions pour le régalage, devant être terminé durant cette année, si la chose est possible, au coût estimatif d'environ $397,000, y compris l'emprise et ainsi de suite. En 1926, on se propose de poser les rails, de ballaster la voie et de la compléter d'une façon générale à un coût estimatif de $544,000 pour cette année-là.

La ligne ira d'Avonlea à un endroit de l'embranchement Regina-Frontière, environ cinq milles au sud de Regina.

Le but de cette ligne est de relier directement Regina à l'embranchement de Gravelbourg et aussi au territoire du voisinage de Radville. Cela raccourcira aussi la distance pour transporter par chemin de fer le grain venant de l'embranchement de Gravelbourg. En exécution d'un accord conclu avec la cité de Regina, on demande l'autorisation de construire cette ligne en échange de l'annulation d'une obligation contractée par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pour la construction et l'exploitation d'un hôtel dans la cité de Regina.

Le raccourcissement de la route pour le transport du grain par le chemin de fer comporte une épargne évaluée à $27,000 par année. Il n'aurait pas fallu moins de $1,500,000 pour terminer l'hôtel projeté de Regina, qui aurait imposé des frais obligatoires de $75,000 par année; de plus, on calcule que l'exploitation de l'hôtel aurait eu pour résultat une perte de quelque chose comme $50,000 par année. A côté de ces épargnes de $152,000, il y a les frais obligatoires du coût de la ligne, qui seront de $47,050, les frais d'entretien de la voie, qui seront de $29,700, et le coût annuel d'une installation d'enclenchement avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, évalué à $5,000, soit un total de $81,750 par année; il y aurait donc économie réelle d'environ $70,250 par année.

On donnerait des communications plus faciles par chemin de fer à un territoire d'environ 80,000 acres et comprenant entièrement de la bonne terre à culture, aidant ainsi les fermiers de ces localités.

M. GOULD: Le ministre a-t-il regardé attentivement la carte pour voir le tracé de cette ligne afin de nous donner sa propre opinion sur cet embranchement?

M. BROWN: Monsieur le président, personnellement je ne suis pas du tout intéressé dans cette région, mais j'ai reçu récemment par la poste une carte de cet endroit, et j'avoue que je suis de tout cœur en accord avec le principe énoncé par l'honorable représentant d'York-Ouest (sir Henry Drayton), lequel devrait régir la construction de ces voies, à savoir que l'on doit avant tout songer à placer les fermiers à une distance raisonnable de leurs marchés. Un examen de la carte m'a convaincu que la construction de cette voie n'est aucunement justifiée, vu que tant d'autres endroits sont beaucoup plus éloignés de tout chemin de fer. Je sais que le ministre (M. Graham) ne nous donne pas de raisons que, au fond, il considère assez sérieuses pour justifier la construction de cette ligne et j'espère que les membres de la Chambre ne l'approuveront pas.

M. HOPKINS: Monsieur le président, il se trouve que cette voie traverse le comté que j'ai l'honneur de représenter, de sorte qu'il conviendrait peut-être que j'en dise un mot ou deux. Si le comité me le permet, j'examinerai pendant quelques instants la question des chemins de fer. Il s'est établi au Canada un régime de centralisation. Tout ce qu'il est possible de centraliser à Montréal, y est centralisé; si cela s'échappe de Montréal, Toronto s'en empare, sinon, Winnipeg le prend. J'assure mes honorables collègues que le vaste territoire compris entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses est représenté par des hommes de ce côté de la Chambre (*le groupe progressiste*) qui n'approuvent pas le régime de la centralisation. Nous préférons la décentralisation. Le problème du transport est le plus important en cette région; il nous faudrait transporter sur de longues distances les chargements de wagons et sur de petites distances les produits locaux de transport coûteux.

Qu'on me permette de raconter ce qu'on nous a fait dans le passé. Il y a cinquante ans, le Pacifique-Canadien commença la construction d'une voie ferrée, de Weyburn à Lethbridge, soit une distance de 445 milles. On construisit la voie jusqu'à 25 milles de Lethbridge, qui est une ville importante et le point naturel de distribution de la région, et l'on dit ensuite: "Nous n'avons pas d'argent pour continuer." Vers le même temps. on commença la construction d'une voie allant de Moose Jaw vers le sud, laquelle devait rejoindre la ligne de Lethbridge à Assiniboïa, soit à 111 milles à l'ouest de Weyburn; mais quand on arriva à 15 milles de cet endroit, l'on déclara: "Nous n'avons plus d'argent pour terminer la ligne." Il s'ensuivit que, pendant plusieurs années, ils nous fallut transporter notre charbon, notre bois et nos fruits à 800 milles plus loin qu'il n'aurait été nécessaire si l'on avait construit ce court tronçon. J'assure mes honorables collègues que nous n'aimons pas ces procédés. Il y a quelques années, l'on commença à construire une ligne d'Avonlea à Swift-Current, une autre ville dont l'ambition n'est pas médiocre. L'on construisit 122 milles et les membres de cette Chambre combattirent pendant des années pour obtenir la prolongation de cette ligne jusqu'à Swift-Current, mais toujours l'on répond: "Nous n'avons pas d'argent." Cette voie n'étant pas terminée, il nous faut, pour transporter tout notre bois, tous nos fruits, tout notre ciment et les mille et une choses dont nous avons besoin, faire un détour par Avonlea, parcourant ainsi une distance de 150 milles de plus qu'il ne serait nécessaire si l'on avait construit ce petit tronçon. On demande maintenant la construction d'une ligne qui se rendrait à Regina, dont le coût serait d'un million de dollars et qui traverserait mon comté. Plusieurs de mes mandataires m'envoient des dépêches et des lettres pour me dire: "M. Hopkins, approuvez la construction de cette voie; nous vous avons appuyé la dernière fois" Je dis à ces gens que nous avons trop de voies ferrées en trop d'endroits et j'ajoute que ces voies furent construites précisément à cause de lettres semblables à celles que l'on m'a adressées. Je leur dis que je considère un crime d'approuver la construction de cette voie, quand des habitants de la région doivent transporter leur grain sur une distance de quarante ou cinquante milles. Je leur dis que, si l'on construit cette voie à travers la région jusqu'à Regina, ce sera un autre gaspillage d'un million de dollars. Nous en avons gaspillé six cents pendant les cinq dernières années, et le Canada ne peut en supporter plus. Je sais que cette attitude ne m'attirera pas de suffrages; mais je vous affirme qu'il n'est pas nécessaire que je recueille des suffrages, ni que je revienne dans cette Chambre; mais il importe que certains habitants du pays agissent en hommes et dénoncent de tels projets.

M. MORRISON: Monsieur le président, cette ligne passe dans une partie du comté que je représente, et je pense que je dois en parler, de crainte de ne pas recueillir tous les suffrages que je devrais. Le ministre ne nous a pas dit quel pouvoir juridique a la ville de Regina pour forcer le Gouvernement a remplir l'engagement contracté par le Grand-Tronc-Pacifique envers elle. Le Gouvernement devrait, ce me semble, nous démontrer que la loi nous fait réellement une obligation envers la ville en cette matière. L'on prétend que le Grand-Tronc-Pacifique avait consenti à construire un hôtel à Regina. L'historique de ce projet donne, à mon sens, des aperçus lumineux. Un groupe d'agents d'immeubles, dans les bonnes vieilles années prospères de 1910, 1911 et 1912, se réunirent en un syndicat et obtinrent une option sur des terrains situés près de l'emplacement du futur hôtel.

Ils se mirent ensuite en frais de faire accorder un bonus au Grand-Tronc-Pacifique par la ville de Regina. D'autres citoyens que l'on n'avait pas intéressés à cette affaire se mirent à l'œuvre de leur côté et démontrèrent que la loi de la province ne permettait pas à une municipalité d'accorder un bonus à une entreprise de ce genre; ils retinrent les services d'un avocat en vue de prendre une injonction. Il s'est trouvé toutefois parmi les intéressés dans cette opération immobilière plusieurs

individus assez influents, pour engager l'avocat à renoncer à ses procédures, et avant qu'on eût pu trouver à Moose Jaw ou à Winnipeg un autre avocat pour le remplacer, la législature adopta une loi spéciale autorisant la ville de Regina à accorder le bonus au Grand-Tronc-Pacifique. Alors ces gens si entreprenants s'empressèrent de faire creuser les fondations sur la rue Albert et de faire ériger une charpente en acier un mille plus loin qu'elle devrait être. C'est tout ce que l'on a fait au sujet de cette hôtellerie. Ce sont précisément des manœuvres de cette nature et des agissements pareils que réprouvent les hommes d'affaires sensés, qui ont ruiné le Grand-Tronc-Pacifique et d'autres compagnies de chemins de fer, et si le Gouvernement s'engage dans la même voie, nous subirons le même sort. Il nous faut en finir.

A la vérité on n'a pas besoin de cette hôtellerie, on en a abandonné la construction, mais pour contenter la population de Regina voici qu'on propose maintenant, de construire un embranchement de Regina à Avonlea. Dans cette région il n'est pas un cultivateur qui soit éloigné de douze milles de la gare; tous habitent en deça de dix milles de la voie. Tout est en culture aujourd'hui, et bien desservi par chemins de fer. Alors on n'a pas plus besoin d'un embranchement à cet endroit qu'on n'a besoin d'une hôtellerie; pas du tout. Son établissement enlèverait beaucoup de commerce à Moose Jaw au bénéfice de Regina, et sans profit pour la région. Nous ne sommes pas ici pour nous occuper de cela. Le réseau national a déjà un fardeau assez lourd à porter, sans le surcharger encore d'une dette d'un million. Le ministre prétend que l'embranchement va desservir Radville; or je reçois une lettre de la chambre de commerce de cette ville me priant de m'opposer de toutes mes forces à sa construction; Radville n'en veut pas Jamais je n'ai entendu un électeur favoriser ce projet; je n'en entends parler que depuis mon arrivée à Ottawa et j'ai l'impression que personne, sauf quelques individus de Regina, ne demande ce chemin de fer. On a dit qu'il ne faut pas construire de chemin de fer, où ce n'est pas nécessaire; je suis entièrement de cet avis et je prierais mes collègues de faire échec, ici et dès maintenant, à ce projet.

M. CALDWELL: Je ne suis pas très au courant de l'endroit où l'on veut construire ce chemin de fer, ni de sa nécessité, mais je ne puis m'empêcher de penser qu'il serait plutôt injuste pour les députés dont les circonscriptions sont pourvues de chemins de fer de discuter ce projet de cette façon quand le député de Regina n'est pas à la Chambre. J'ai lieu de penser que cela l'intéresse. Je ne fais que proposer au ministre que le comité devrait renvoyer la discussion pour la reprendre quand le député de Regina sera à son siège.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député ne se fie-t-il pas sur les apparences? D'ordinaire, le ministre de l'Agriculture prétend qu'il est contre le reste du cabinet.

M. MACLEAN (York-Sud): Je partage absolument l'opinion émise, ce soir, au comité que l'on devrait avant tout s'occuper des régions qui ont un grand besoin de voies ferrées, s'il était vrai que d'autres en ont plus besoin que celle-ci pourquoi cette inégalité de traitement? Après ce que certains honorables députés ont dit ce soir des besoins des autres régions, le ministre voudrait-il nous dire pourquoi celle-ci est plus favorisée.

M. LEWIS: A l'appui de ce projet d'embranchement j'ai reçu de gens de ma région un grand nombre de dépêches; naturellement ils croient qu'ils pourront se rendre à Regina plus vite s'il est construit. Mais je ne suis pas en faveur de ce projet; selon moi on emploierait bien mieux cet argent si on construisait à l'autre extrémité, de Neidpath à Swift-Current. Cela conviendrait bien mieux à mes électeurs. (*Exclamations*). Mes collègues rient, mais je pourrais leur signaler que pour ce qui est du charbon, on le transporte de Swift-Current à Moose Jaw, à Avonlea, à Gravelbourg et à Neidpath—tout autour de la région, sur un parcours de trois cents milles, quoique ce district pourrait être desservi par le réseau national allant à Swift-Current, un parcours de vingt-cinq milles. Il y a une solution de continuité, entre Swift-Current et l'embranchement qu'on projette de prolonger. Naturellement, nous ne pouvons proposer d'amendement, mais si le Gouvernement pouvait trouver à propos d'employer ces fonds à construire ce tronçon, à l'autre extrémité seulement, le prolongeant jusqu'à Swift-Current, il desservirait toute cette région et économiserait des milliers de dollars par an, à la population.

L'hon. M. GRAHAM: C'est l'incident le plus remarquable dont j'aie été témoin. Je respecte peut-être plus les sentiments des honorables députés qu'ils ne se l'imaginent. La résolution va amener la canonisation de quelqu'un. C'est la première fois, à ma connaissance, qu'un député se soit opposé à la construction d'une ligne dans sa région. Je ne me sens pas l'inclination de contribuer à leur imposer ce projet, et afin que nous puissions étudier la chose davantage, s'il y a lieu, je propose que le comité lève la séance et fasse rapport sur l'état de la question.

M. MACLEAN (York-Sud): Que pense le ministre de cette inégalité de traitement touchant la construction d'embranchements?

M. le PRESIDENT: La motion n'est pas sujette à débat.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

M. l'ORATEUR: Quand le comité pourra-t-il siéger de nouveau?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'allais proposer, monsieur l'Orateur, que le comité soit autorisé à se réunir à l'arrivée du ministre de l'Agriculture.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne spécifierais pas de date, monsieur l'Orateur.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT L'EMBRANCHEMENT BENGOUGH-WILLOWBUNCH DU RESEAU NATIONAL

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante:

La Chambre décide (1) qu'il y a lieu de présenter une loi décrétant la construction et l'achèvement, avant le trente et un août 1928, d'une ligne de chemin de fer entre Bengough et un endroit à Willowbunch, province de Saskatchewan, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (ci-après appelée la Compagnie nationale) et la Canadian Northern Railway Company (ci-après appelée la Northern Company), conjointement et solidairement;

(2) Qu'une partie des frais de construction et d'achèvement spécifiés approximativement au tableau annexé, sera fournie par la Northern Company à même les recettes d'obligations-débentures émises antérieurement et actuellement portées, sujettes à certaines fiducies, au crédit du trésorier provincial de la Saskatchewan (ci-après appelées fonds de fiducie); et le reliquat, indiqué aussi approximativement au tableau, sera fourni par la Compagnie nationale. Pour fournir ce reliquat, la Compagnie nationale, subordonnément à la loi proposée, pourra émettre des billets, obligations, bons et autres valeurs (ci-après appelés valeurs), et le Gouverneur en conseil pourra autoriser la garantie du principal et de l'intérêt de ces valeurs. Lesdites compagnies seront autorisées à prendre toutes les mesures, solidairement, pour permettre au fonds de fiducie de servir comme il est aux présentes pourvu;

(3) Que des dispositions soient établies pour la délivrance de certificats de parcours, par le ministre; et ni le ministre dans la délivrance de ces certificats, ni les compagnies dans l'exécution des travaux de construction et d'achèvement, ni la Compagnie nationale dans l'émission de ses valeurs pour le reliquat du coût après déduction des fonds disponibles, ne devront sans le consentement du parlement dépasser les frais estimés de parcours et frais moyens par mille et la somme estimée des fonds de fiducie utilisables, par plus de quinze pour cent; et si d'après un levé définitif il appert à ces compagnies ou à l'une d'entre elles que les frais encourus dans l'achèvement de l'entreprise dépasseront la limite des dépenses estimées, lesdites compagnies ne commenceront ni ne poursuivront les travaux sans avoir au préalable obtenu l'approbation du parlement;

(4) Que la nature, les termes et formes des valeurs à émettre et garantir, du chef du reliquat imputé à la Compagnie nationale, seront tels que le Gouverneur en conseil pourra les approuver et le ministre des Finances les signer;

(5) Que pour permettre de poursuivre l'achèvement de ladite ligne de chemin de fer, le Gouverneur en conseil, en attendant l'émission et la disposition d'une quelconque de ces valeurs garanties, pourra autoriser des avances auxdites compagnies, ou à l'une ou l'autre d'entre elles, à même le Fonds consolidé du revenu, ces avances devant être remboursées à Sa Majesté par les premiers deniers utilisables à cette fin;

(6) Que le ministre présentera chaque année au parlement un état des travaux et des déboursés, des avances et des sommes remboursées, et toute autre information de cette nature que ce dernier exigera ou ordonnera.

TABLEAU

Lieu.	Parcours déjà régalé.	Estimations.		
		Parcours comprenant les régalages existants	À dépenser	Dépense moyenne par mille.
De Bengough à un endroit a ou près Willowbunch, province de la Saskatchewan	0	27	$ 945,000	$ 35,000
A fournir par la Northern Company à même des fonds fiduciaires prévus à la résolution 2, et selon le chapitre 2 des Statuts de la Saskatchewan, 1924, approximativement	.....	.....	400,000	
A fournir par la Compagnie Nationale, comme reliquat de coût, prévu dans la résolution 2, approximativement	.....	.....	545,000	
			$ 945,000	

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant de passer à la discussion, le ministre nous dira peut-être si le Gouvernement a l'intention d'exécuter le projet, ou seulement de sonder le terrain, comme pour l'autre ligne.

[L'hon. M Graham.]

L'hon. M. GRAHAM: Le Gouvernement fait une proposition absolument sérieuse. Les circonstances au sujet de l'autre ligne étaient toutes spéciales. Je ne crois pas que personne ici n'eut le réel désir de la voir cons-

truire. La proposition en fut faite à la suite d'un accord entre la direction du réseau national et la municipalité de Regina, accord en vertu duquel notre administration devait appuyer le projet. C'est pour se conformer à ses engagements qu'elle la proposa.

(La Chambre se forme en comité général.)

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'aimerais savoir si le ministre ne profitera pas de l'occasion pour éclairer la Chambre sur la politique du Gouvernement relative aux entreprises des chemins de fer. Cette question est déjà venue l'année dernière et l'année auparavant. La population intéressée désirait une extension de la ligne à l'ouest de Bengough. Le tracé devait s'étendre vers l'ouest en ligne presque parallèle avec la frontière américaine, sur une distance d'à peu près 80 milles, si je m'en souviens bien, pour la desserte d'une population agricole dénuée de communications suffisantes par voies ferrées et placée trop loin du terminus pour pouvoir y voiturer ses produits avec profit. Je voudrais que le ministre nous explique pourquoi le tracé dévie vers le nord en s'éloignant de la région que la ligne est appelée à desservir. Je ne conteste pas que le tracé projeté serait utile à quelqu'un, mais j'espère que tout en favorisant les cultivateurs au milieu desquels le tracé est établi, on n'oubliera pas ceux du sud dont la demande est déjà ancienne.

L'hon. M. GRAHAM: Notre collègue doit se rappeler la longue discussion qui eut lieu autour du projet de Radville l'année dernière. Cette discussion date déjà de loin. Le premier plan du Nord-Canadien était de suivre le tracé indiqué dans le bill; mais l'année dernière on l'a modifié pour desservir une plus grande étendue de pays; il se prolongeait plus au sud, si je ne me trompe pas. La question a été soulevée au comité de savoir si le Pacifique-Canadien n'était pas mieux situé pour satisfaire les besoins de la population. Depuis, le Parlement et le comité se sont mis d'accord pour éviter autant que possible le doublement des voies ferrées. La compagnie du Pacifique a consenti—j'ai vu la lettre—à construire elle-même une ligne pour desservir le territoire où la direction du National-Canadien devait construire elle-même.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle ligne, celle de Radville ou de Bengough?

L'hon. M. GRAHAM: Celle de Radville.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'hésite à croire qu'on voudra construire de ce côté-là.

L'hon. M. GRAHAM: Le tracé s'étend de ce côté, peut-être pas jusqu'à Radville même. Je vais donner lecture de la note sur la ligne Bengough-Willowbunch.

On projette pour 1925 d'adjuger les travaux de terrassement sur 27 milles, devant être finis dans le cours de l'année, au coût estimatif de $500,000. En 1926 on procédera à la pose des rails et au ballastage de la voie, et la ligne sera achevée jusqu'à Willowbunch au prix de $445,000.

Cette ligne remplace le projet de Radville vers le sud-ouest, projet qui fut rejeté par le Sénat, l'année dernière. Au cours de la discussion à la Chambre quelqu'un a déclaré que si le Pacifique-Canadien voulait établir une ligne vers l'est dans la région du lac Fife, l'administration du National serait consentante à s'abstenir dans le pays qui s'étend au sud-ouest de Radville. Aujourd'hui, le Pacifique est prêt à bâtir dans le district du lac Fife, mais en partant de l'Assiniboïa, dans l'intention plus tard de prolonger la ligne vers l'est dans la direction du territoire que la ligne du sud-ouest de Radville devait occuper. Le réseau national est revenu à son premier plan: la prolongation de son embranchement de Maryfield de Bengough à Willowbunch.

Cette ligne est construite pour remplir les engagements pris dans le passé et pour doter la ville de Willowbunch de communications par voies ferrées, ainsi que pour abréger la distance à parcourir en voiture par les cultivateurs établis vers le sud.

On calcule que la région desservie par la ligne fournira aux transports 650,000 boisseaux de grain en moyenne par année, outre 170 chargements de wagon dans les deux sens composés de bestiaux, houille, bois et marchandises diverses. La nouvelle ligne évitera aux cultivateurs qu'elle est appelée à desservir un parcours moyen de dix milles en voiture; estimée à ¾ de cent par minot et par mille, l'épargne calculée sur 650,000 boisseaux fera gagner aux cultivateurs, annuellement, $48,750 sur le transport du grain seul.

Le coût des travaux est évalué à $945,000; mais on a fait avec le gouvernement provincial de la Saskatchewan un arrangement qui permettra d'y faire contribuer $400,000 pris sur le fonds du fidéicommis constitué auciennement pour les frais d'établissement de lignes ferrées dans la Saskatchewan. Ce qui réduit la somme à voter par le parlement à $545,000.

Ces explications corroborent ce que je disais en commençant. Je ne sais pas ce qu'en pensera le Parlement, mais je crois que ce serait une bonne solution si le Pacifique-Canadien voulait s'occuper de ce territoire et pousser plus tard dans la région où la direction du réseau national devait construire un embranchement, l'année dernière. Le Pacifique-Canadien ne consentirait pas à construire une voie ferrée dans ce territoire, si le National-Canadien persistait dans ses projets. L'administration du réseau national est donc revenue à son plan original de construire son embranchement de Bengough à Willowbunch tandis que le Pacifique-Canadien construira le sien vers l'est tel qu'indiqué.

M. McTAGGART: Le ministre affirme-t-il qu'une entente existe entre le Pacifique-Canadien et le Canadien-National en ce qui regarde le développement des moyens de transport par rail au pays? Est-il à la connaissance du ministre qu'une pareille entente ait été conclue?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai lu une lettre de M. Grant Hall, esquissant le plan que je viens de communiquer à la Chambre et démontrant que la compagnie se propose de commencer les travaux de construction dès cette année.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La compagnie possède-t-elle les pouvoirs statutaires requis pour construire une ligne de chemin de fer dans ce territoire?

M. McTAGGART: Avant de construire cet embranchement à partir de Bengough, nous avons le droit, ce me semble, d'exiger tous les détails en ce qui regarde la ligne de Radville. La construction de cette voie ferrée, l'année dernière a occasionné une dépense de $3,800,000 des deniers publics. A l'époque où le projet fut soumis à l'approbation du Parlement, je m'y suis opposé en faisant valoir l'argument que l'entreprise était impraticable. A la suite des mes objections, le bill fut modifié de façon à autoriser l'administration du National-Canadien à construire une voie ferrée partant soit de Radville, de Ritchie ou de Bengough. J'ai soutenu dans le temps et je prétends encore que le National-Canadien, ou son bureau d'ingénieurs en tout cas, était au fait que le chemin de fer aurait dû être construit tout d'abord au sud de Bengough et vers l'ouest dans la région du lac Fife et de la montagne Wood. On était en possession de ces renseignements; cependant, pour une raison ou pour une autre, on forma le projet de faire partir l'embranchement de Radville. A la suite du rejet du bill par le Sénat, les ingénieurs du National-Canadien furent envoyés sur les lieux et pas plus tard qu'au mois de janvier dernier, d'après les renseignements qui m'ont été fournis, ils étaient encore occupés à faire des levés de plans dans le territoire de Radville.

Les ingénieurs se rendirent là-bas dans le cours de l'automne dernier, quelque temps après la moisson et ils ont fait des levés de plans sur le parcours de la ligne de Radville en conformité du projet qui fut soumis à la Chambre l'année dernière. Je désire savoir,—et je crois que le public a droit à ces renseignements,—le résultat de ces travaux d'arpentage?

Je ne sais si le ministre a ces renseignements par devers lui, mais la Chambre et le public ont le droit d'être mis au fait de la situation. Il y a des années que les colons de cette région méridionale de la Saskatchewan souffrent énormément de leur impuissance à obtenir des moyens de transport par voie ferrée. Quoique la région située au sud de Radville se trouve passablement éloignée du chemin de fer, elle est comparativement de peu d'étendue. La grande difficulté de faire de Radville le point de départ de cette ligne de chemin de fer, c'est que celle-ci aurait traversé sur un parcours de 40 à 50 milles ou plus, une région qui n'autorise en rien la construction d'une voie ferrée. Si l'on avait construit le chemin de fer à partir de Bengough, en conformité du projet soumis au Parlement il y a deux ans, dans une direction sud-ouest jusqu'au lac Fife, pour le prolonger ensuite jusqu'aux rangs 7, 8 ou 9, à l'ouest du 3e méridien, il n'y aurait pas d'embranchement du National-Canadien qui desservirait une région plus fertile ou plus susceptible de fournir un fort volume de trafic au réseau national.

De fait, le territoire compris entre Big-Muddy et la rivière White-Mud, en passant par la région du lac Fife, constitue l'une des rares parties de la province où la récolte n'a jamais manqué depuis que les colons s'y sont établis. Je ne vis pas dans ce district, mais je suis très au fait de la situation. Cette région est bien préférable à celle que j'habite. En 1910, lorsque la récolte manqua par toute la partie méridionale de la Saskatchewan, les cultivateurs de la région de Summer-Cove récoltèrent de 20 à 30 boisseaux de blé à l'acre. La culture mixte est en honneur par toute la région du lac Fife et de la montagne Wood, qui est bien différente du territoire situé à l'ouest de la rivière White-Mud. Le ministre aurait-il l'obligeance de nous communiquer les renseignements qu'il possède en ce qui regarde le rapport des ingénieurs que le National-Canadien a evoyé sur les lieux l'automne et l'hiver derniers?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami sait bien que les ingénieurs n'ont jamais l'habitude de me transmettre les rapports qu'ils préparent à moins que je ne le demande en particulier. Je ne suis pas ingénieur et je n'entends rien à toutes ces questions de génie civil. Il est à ma connaissance que le Pacifique-Canadien et l'administration du réseau national sont arrivés, semble-t-il, à une entente susceptible de faire mieux face à la situation suivant moi que toutes les autres mesures que nous aurions pu adopter. Je propose donc,—et voilà pourquoi j'insiste pour que les projets de loi soient renvoyés au comité,—que nous fassions avancer le bill d'une autre étape pour le renvoyer devant le comité des chemins de fer. Et nous pourrions alors notifier la compagnie du Pacifique-Canadien et l'administration du National-Canadien. Les autorités des deux réseaux, j'en suis convaincu, se feront un plaisir de comparaître devant le comité avec leurs ingénieurs afin de discuter la question sous ses divers aspects. Nous n'avons rien à cacher, maisc j'avoue mon incompétence,—et le comité est dans le même cas,—lorsqu'il s'a-

git de discuter des questions de génie civil, sans compter qu'il y a mille et une questions que mon honorable ami aimerait à poser aux fonctionnaires du Pacifique-Canadien. J'aimerais à avoir l'assurance que cette autre ligne va être construite. Dans ce cas-ci, comme dans d'autres, nous devrions avoir un projet de loi. S'il s'agissait d'un bill du chemin de fer du Pacifique-Canadien il serait renvoyé au comité des chemins defer sans discussion. Je ne suis nullement opposés au débat mais il devrait avoir lieu au comité des chemins de fer.

M. McTAGGART: Je me demande si vous me comprenez. Je ne m'oppose pas du tout au projet de loi, et j'espère que je ne serai pas obligé de le faire. Cependant, je veux une déclaration générale expliquant une erreur commise l'an dernier. Comment se fait-il que le National-Canadien se soit trompé l'an dernier au sujet de la ligne de Radville?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami peut savoir cela du comité.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pense que nous l'avons appris nous-mêmes des ingénieurs. Mon honorable ami me reprendra si je me trompe, mais, si je me rappelle bien, les ingénieurs ont été entendus l'an dernier au sujet du chemin de fer de Radville et ils ont déclaré qu'ils ne l'avaient jamais approuvé. Ils ont assuré qu'il ne pouvait être construit et que ce serait un gaspillage d'argent.

L'hon. M. GRAHAM: Ils ne se sont pas exprimés ainsi en ma présence.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est le témoignage sous la foi du serment qui a été rendu devant le Sénat, mais les ingénieurs ne parlaient qu'en leur propre nom.

M. McTAGGART: Mon honorable ami d'York-Ouest a parfaitement raison. J'ai entendu faire cette déclaration par la division des ingénieurs du National-Canadien et ces témoins, non seulement devant le comité des Communes mais du Sénat, ont laissé entendre qu'en ce qui concernait les campagnies de chemin de fer ils avaient toujours demandé la construction d'une ligne de Bengough plutôt que de n'importe quel autre point.

M. MACLEAN (York-Sud): J'ai écouté pendant près de deux heures, ce soir, les honorables députés s'efforçant de déplacer la question et je suis plus convaincu que jamais de la nécessité absolue d'une véritable politique de chemin de fer basée sur la fusion des deux réseaux, libre de toute envie locale. Des discussions de ce genre ne peuvent durer plus longtemps. On n'essaiera jamais de résoudre le problème des chemins de fer tant que les groupes se chamailleront, comme ce soir.

Naturellement, ce sera la même chose devant le comité des chemins de fer et, comme je l'ai dit, il n'y a pas d'autre moyen que la fusion des deux lignes et des deux compagnies dont l'administration commune se préoccupera de parer aux besoins du pays et de fournir un service effectif, sans égard aux prétentions des gens de la localité. Nous ne voulons pas que ce tiraillement se répète entre les groupes de la Chambre et entre les Communes et le Sénat. Si cet état de choses dure quelques années je ne sais pas ce que l'avenir nous réserve. C'est avec plaisir que j'ai entendu, il y a quelques instants, l'un de nos collègues dire que la Chambre a failli à son devoir en ne cherchant pas d'abord à accorder des communications de chemins de fer à ceux des nôtres qui sont éloignés de 20 et 30 milles des voies ferrées alors qu'elle se montre généreuse à l'égard de ceux qui n'en ont pas besoin et qui ne sont pas à 10 milles des chemins de fer, comme c'est le cas pour certaines des propositions qui nous sont soumises actuellement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Nous ne faisons maintenant qu'étudier une résolution. La question devra être reprise à la Chambre lorsque celle-ci se formera en comité à propos du projet de loi, et je ne doute pas que le ministre ne nous donne tous les renseignements voulus. Il importera surtout qu'il nous promette que le Gouvernement ne tentera plus de dépenser de l'argent inutilement pour cette ligne au sud de Radville dans la région de Muddy de la façon décrite, et qu'au lieu d'avoir des chemins de fer pour satisfaire les appétits politiques on songera plutôt aux intérêts des cultivateurs. Si le ministre nous assure qu'il ne nous sera plus soumis de propositions du genre de celle de Radville, je pense que celle-ci peut être adoptée.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. Graham demande à déposer un projet de loi (bill n° 74), relativement à la construction d'une ligne de chemin de fer formant partie du National-Canadien, entre Bengough et un point à ou près de Willowbunch, dans la province de la Saskatchewan.

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

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député de Maple-Creek (M. McTaggart) s'oppose-t-il au renvoi du projet de loi au comité des chemins de fer.

M. McTAGGART: Nullement.

L'hon. M. GRAHAM propose la 2e lecture du projet de loi.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour le 2e fois.)

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES TERRES FEDERALES

L'hon. CHARLES. STEWWART (ministre de l'Intérieur) propose que la Chambre se forme en comité et passe à l'étude d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu de modifier la loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts de 1908 et les lois modificatrices en décrétant:

(1) Que par dérogation à ladite loi, on n'accordera à personne le droit d'inscription pour les terres situées dans la partie des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta au sud de la borne sud du township 16 dans la zone d'arpentage des terres fédérales, à moins que l'intéressé ne prouve à la satisfaction du ministre de l'Intérieur qu'il ou elle y est domicilié en permanence et poursuit des travaux agricoles sur une ferme d'au moins quatre-vingts acres éloignée d'au plus neuf milles en ligne droite du lopin pour lequel on demande l'inscription, à l'exclusion de la largeur des réserves de chemin comprises dans la superficie mesurée; ou que la personne intéressée ne soit le père, la mère, le fils ou la fille, le frère ou la sœur d'un colon domicilié en permanence et poursuivant des travaux agricoles comme susdit;

(2) Que par dérogation à ladite loi le ministre peut vendre les terres des écoles à titre d'emprise pour tout projet de réservoir, d'église, de cimetière ou d'hôpital, à un prix qu'un fonctionnaire du département fixera comme valeur courante réelle du terrain, et aux conditions de paiement que le ministre prescrira; mais le gouvernement de la province dans laquelle le terrain est situé devra approuver la vente et le prix dans chaque cas;

(3) Qu'au cas d'une demande faite par le porteur d'un titre de terrains scolaires non patentés achetés sous l'empire de la loi avant le 1er janvier 1923, ou par son procureur, ou cessionnaire enregistré, le ministre pourra, du consentement du gouvernement de la province dans laquelle les terrains visés sont situés, rescinder ce ou ces contrats de vente quant à une partie et dans la forme et pour la superficie que le ministre pourra prescrire;

Advenant cette rescission, le porteur, son procureur ou son cessionnaire enregistré, sera censé devoir à la couronne le principal et l'intérêt en conformité des termes et conditions du ou des contrats originaux de vente, quant à la superficie seulement à laquelle les contrats s'appliquent; et les comptes du porteur, de son procureur ou de son cessionnaire enregistré paraissant aux livres du département seront remaniés en conséquence. Dans ce remaniement les sommes payées sur le ou les contrats originaux pourront à la discrétion du ministre être appliquées au paiement du principal ou de l'intérêt dû, ou au principal accumulé en vertu du ou des contrats modifiés; mais aucune somme ne sera remboursée.

(Cette motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.)

M. McTAGGART: Il me semble qu'on ne devrait pas adopter la présente résolution d'une manière trop précipitée. Je veux tout d'abord assurer le ministre que j'appuie d'emblée sa proposition en ma qualité de représentant de la région directement intéressée. La situation m'est bien connue; elle est difficile et je suis très heureux de voir que le ministre fait quelque chose pour y remédier. Toutefois j'ai une suggestion à offrir,—et je la signale particulièrement à l'attention du ministre,—c'est qu'au lieu de rendre la présente

[L'hon. M. Graham.]

mesure applicable exclusivement aux terres sises au sud du township 16, son application soit prescrite à toute la région jusqu'à la rivière Saskatchewan-Sud. La situation est la même et le cours d'eau serait une borne naturelle. Un arrangement arbitraire qui créera des distinctions entre les terres sises au nord et celles sises au sud du township 16, en ce qui intéresse l'application de la loi des Terres fédérales, va sûrement susciter des difficultés. Supposons par exemple qu'après l'adoption de la loi qui fera suite au présent projet de résolution un individu établi dans le township 16 ou 17 veuille se faire inscrire pour un lopin de terre dans le township 15; qu'arrivera-t-il? Est-ce que le droit d'inscription lui sera ouvert? Puisque la situation en ce qui concerne le climat et le sol est la même pour toutes les terres au sud de la rivière Saskatchewan, je prie le ministre instamment de rendre la mesure applicable à tout le territoire jusqu'à la rivière Saskatchewan-Sud.

L'hon. CH. STEWART (ministre de l'Intérieur): C'est ici strictement une dérogation au motif de la loi concernant les homesteads, puisque nous accordons aux gens déjà établis dans la région la préférence sur les étrangers. Cela ne s'est jamais fait encore. Personnellement je n'aime pas que cette région soit prise par des homesteads; seulement dans certaines circonstances les fils de gens qui y sont établis peuvent avec profit s'établir sur des terres voisines et y cultiver le sol. L'honorable député conviendra, je crois, qu'il est opportun de décourager l'agriculture en cette région puisque les gens s'y adonnent presque exclusivement à l'élevage. Je parle de la zone qui tombe particulièrement sous l'application de cette mesure; et je tiens à ne pas accorder ce privilège sur un trop grand territoire. Je prévois la difficulté que signale mon honorable ami, que quelqu'un établi dans le township voisin vers le nord puisse être privé de ce privilège; mais je veux voir d'abord ce que va être la demande pour l'ouverture de ces terres. J'avoue que je ne vois pas d'un bon œil l'encouragement de l'agriculture en cette zone, car nous savons qu'elle est aride; nous voulons plutôt y encourager l'élevage, l'exploitation des ranches. Mais nous considérons qu'il serait pénible de priver un jeune homme atteignant sa majorité de l'avantage d'un terrain gratuit s'il est disponible et si, d'après nous, il est susceptible de rapporter. C'est la seule raison pour laquelle nous insérons cette disposition.

M. McTAGGART: Je ne veux pas retarder l'adoption du projet de loi, ni entamer un long débat à son sujet; mais je tiens dès maintenant à corriger la fausse impression

que la Chambre et le public se font de cette région. On a décrété arbitrairement, en 1921, je crois, au sujet des règlements de la loi des terres du domaine fédéral, que tous les terrains situés au sud du 16e township dans la partie méridionale et occidentale de la Saskatchewan constitueraient la région A, c'est-à-dire qu'ils étaient placés sur la liste noire. Or qu'est-ce que c'est en réalité que cette région? J'y ai demeuré moi-même, dans le 12e township, où le rendement des fermes est plus élevé que partout ailleurs en Saskatchewan. Je le dis sans crainte d'être démenti. Il est faux de dire que la région n'est pas propre à la culture. C'est une des meilleures de la Saskatchewan ou de l'Alberta, mais elle a une particularité que ni mes collègues, ni le public ne comprennent. Je l'ai déjà expliquée maintes fois, mais je l'expliquerai de nouveau pour l'information des honorables députés. Le sol au Manitoba et dans l'est de la Saskatchewan est partout uniforme, en général lourd et argileux. Lorsque vous arrivez à quelques milles à l'ouest de Weyburn, dans la région qu'on appelle le plateau de Missouri, vous voyez un sol tout à fait différent et irrégulier: à certains endroits très bon; à d'autres, de qualité moyenne; à d'autres encore, très pauvre, et propre uniquement à des pâturages. Vous devez comprendre, monsieur le président, combien il est pénible pour ceux qui exploitent de vastes et bonnes fermes dans cette région de voir qu'on classe leurs terrains comme étant impropres à la culture, alors qu'en réalité cela ne s'applique qu'aux terrains sablonneux qui, évidemment, ne conviennent qu'au pâturage.

Au sujet de ce qui nous occupe en ce moment, j'ai maintes fois protesté contre ce décret arbitraire qui fait une démarcation à partir du 16e township, car sur une distance considérable au sud de la Saskatchewan méridionale la qualité du sol et le climat sont pour ainsi dire les mêmes. Il n'y a aucune raison de prendre le 16e township comme ligne de démarcation entre une catégorie de terrains et l'autre et c'est là-dessus que j'attire l'attention du ministre. S'il confirme encore une fois par la loi l'impression qu'on a d'une différence entre le sol de la région située au sud du 16e township et de celui de la région située au nord, il va tout simplement créer des préjugés contre cette région. Je ne sais pas si le ministre connaît la contrée, mais j'oserai dire que dans la région comprise entre ce qu'on appelle les collines Cypress, Maple-Creek et Assiniboïa, et qui a environ 50 à 60 milles de large par 100 milles de long, on trouve quelques-uns des meilleurs terrains agricoles de l'Ouest. Il n'y a pas dans tout l'Ouest canadien une région qui ait eu un meilleur rendement depuis douze ans. Tous ces terrains se trouvent au sud du 16e township et c'est ce qui est regrettable. Beaucoup d'immigrants nous arrivent en ce moment des Etats-Unis, dans le but de s'établir comme cultivateurs et lorsqu'ils demanderont des renseignements, on leur dira de ne pas aller dans cette région, parce qu'elle est aride, suivant l'expression du ministre. Mais ce n'est pas vrai. Certes, il y a certaines parties qui sont arides, mais pas particulièrement au sud du 16e township; le fait est que la contrée la plus aride se trouve au nord de cette ligne. Qu'on me permette de citer un exemple. Si vous voyagez sur la ligne principale entre Swift-Current et la frontière de l'Alberta, vous verrez un sol pauvre et sablonneux au nord de cette ligne, pas loin d'où je demeure. Puis au sud des collines Cypress, entre elles et la frontière américaine, il y a une contrée qu'on peut appeler aride, où l'on a eu tort de faire établir des colons. En réalité, tout près de la ville où je demeure, il y a toute une région qu'on n'aurait jamais dû coloniser. Mais ce que je veux souligner c'est que de faire le 16e township la ligne de démarcation entre les bonnes terres et ce qu'on considère comme terres arides, équivaut à discréditer toute cette région au sud du 16e township, ce qui est une injustice flagrante envers les gens qui essaient de la faire rapporter.

L'hon. M. STEWART: Je conviens parfaitement avec l'honorable député (M. McTaggart) qu'on trouve d'excellents terrains dans cette contrée et je pourrais ajouter la région située juste au sud de Swift-Current, le long de la frontière américaine. Il y a une partie de l'Alberta méridional, pas loin de la frontière de la Saskatchewan qui est très fertile. Mais d'une façon générale, les meilleurs terrains sont déjà concédés. Je crois que la région mentionnée par mon honorable collègue est déjà entièrement concédée jusqu'à Assiniboïa. Certes, je ne veux pas mettre cette région sur la liste noire. Comme mon honorable ami le comprendra, ce que nous proposons sous le régime de cet amendement, c'est que dans les régions où l'on nous demande d'établir des homesteads à des endroits où nous croyons que la terre ne convient pas, on s'occupera de ces terres d'une manière particulière. Nous ne voulons pas mettre des terres sur la liste noire, mais il est souvent, le long de ces ranchs, des quarts de section d'assez bonnes terres, convenables à la culture, et nous demandons simplement le droit de nous occuper de ces cas particuliers et de donner la préférence comme colons aux fils des habitants de la région. C'est tout ce que nous faisons. Naturellement, le 16e

township a été choisi comme ligne de démarcation d'une façon plus ou moins arbitraire, mais nous ne faisons encore que des expériences. Franchement, je suis d'avis qu'on demandera une quantité considérable de terres à des endroits où je ne crois pas qu'on devrait s'établir. Néanmoins, nous essayons cela pour voir quels résultats nous aurons.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand a-t-on établi cette liste noire?

L'hon. M. STEWART: Cela n'existe pas, mais en 1921 on a décidé de ne plus permettre l'établissement de homesteads dans certains endroits.

M. MORRISON: Tout abus du privilège d'ouvrir des terres au sud du 16e township peut être corrigé par un rapport des inspecteurs au département. Si dans leur opinion, une terre ne convient pas à la culture, ils peuvent refuser de l'accorder comme homestead. Mais il y a là des gens qui ne peuvent aujourd'hui vendre leurs terres, et comme leurs fils sont majeurs et qu'ils ne peuvent les garder au foyer, il serait bon qu'ils pussent obtenir pour eux des terres adjacentes au homestead. Dans ce cas, ils n'ont pas besoin d'élever des bâtiments et bien que la terre ne vaille rien pour un étranger qui est libre d'aller où bon lui plaît, elle a de la valeur pour les gens habitant la région et ne pouvant se déplacer. Cela ne peut guère attirer les gens du dehors, mais celui qui habite la région qui ne peut vendre sa terre peut toujours utiliser une terre voisine de la sienne. L'étranger peut aller au nord où se trouvent de nombreux bons homesteads. Le Gouvernement a eu là une excellente idée et je suis convaincu qu'elle contentera les habitants de la partie sud du pays.

M. COOTE: Je désire féliciter le ministre de sa manière d'agir et je crois qu'il a eu une bonne idée. A mon sens, les fils de ceux qui sont arrivés les premiers au pays devraient avoir le choix des homesteads disponibles. Cependant, je ferai observer au ministre qu'en appliquant cette méthode, il expérimente dans une région trop petite. Il est dans l'Alberta beaucoup de régions où cette méthode devrait s'appliquer. Beaucoup de jeunes gens arrivent à la majorité et il n'y a plus de homesteads disponibles pour eux, sauf à des centaines de milles au nord. Il est dur pour ces pionniers qui ont fondé le pays et y ont établi des villages de voir les quelques homesteads qui restent pris par des gens venus d'ailleurs. Le long des contreforts des montagnes, à l'ouest de Claresholm, il y a plusieurs grandes familles qui ont parfois un ou deux fils assez âgés pour prendre un homestead et à qui on pourrait fournir l'occasion d'occuper ces terres. Les terres de cette localité sont presque toutes louées à bail, mais quelques quarts de sections ont été libérés et ils ne vont pas toujours aux habitants des environs. Le projet décrit par la résolution est excellent, mais je conseille au ministre d'agrandir la superficie à laquelle il s'applique. Je crois que nous avons eu la main trop généreuse pour les Doukhobors, les Galiciens et autres étrangers qui forment un actif douteux pour le pays et nous causeront plus probablement des pertes. Il ne se passera que quelques années d'ici à ce que nos jeunes gens cherchent des terres libres pour s'établir, mais il n'y en aura plus à une distance raisonnable des chemins de fer. Je crois que le ministre pourrait aller beaucoup plus loin et appliquer son projet à de vastes régions de l'Alberta et de la Saskatchewan. A mon sens il n'est que juste de réserver les quelques terres libres qui restent aux gens qui ont les premiers colonisé la région.

(Rapport est fait sur la résolution qui est lue une 2e fois et adoptée.)

L'hon M. STEWART demande à déposer un projet de loi (bill n° 75) tendant à modifier la loi des terres fédérales.

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

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DES RENTES VIAGERES DE 1908

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail) propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n° 71) tendant à modifier la loi des rentes viagères de 1908. La motion est adoptée et le bill lu pour la 2e fois. La Chamhbre se forme en comité général et passe à la discussion des articles.

Sur l'article 1er (Restrictions quant aux personnes et aux montants):

L'hon. M. MANION: Le ministre veut-il bien nous expliquer l'objet de ce projet de loi?

L'hon. M. MURDOCK: Actuellement, le minimum de la rente viagère que l'on peut s'assurer est de $50; nous proposons de réduire ce minimum à $10. C'est la seule modification. Grand nombre de patrons sont, paraît-il, disposés à acheter comptant des viagers de $10 comme cadeaux de Noël à leurs employés d'un certain nombre d'années de service, et c'est pourquoi nous proposons cette modification. En fait, une maison a déjà déposé une somme considérable au département, en prévision de cet amendement.

L'hon. M. MANION: Quel est l'objet d'un viager de $10—faire un cadeau de Noël?

L'hon. M. MURDOCK: L'on dit que bon nombre de patrons, au lieu de donner des gratifications ou autres présents à leurs employés, à Noël, préféreraient leur acheter complètement une rente viagère de $10. Vendredi dernier, j'ai fait insérer aux débats un état du prix comptant d'un viager de $10 commençant à courir à l'âge de 65 ans. Supposons que le bénéficiaire ait atteint 45 ans, le viager coûtera, comptant, d'après le plan "A" $40.25; d'après le plan "B" $25.88 et d'après la "garantie de 10 ans", $47.80.

L'hon. M. MANION: Qu'est-ce que c'est le plan "B"?

L'hon. M. MURDOCK: D'après le plan "B", si l'ayant-droit meurt avant que la rente commence à courir, le prix d'achat n'est pas remboursé. Le prix d'une rente viagère de 50 dollars, d'après ces trois plans, est de $201.25, $129.38 et $238.99, respectivement, prix considéré élevé, parfois.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi, qui est lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION D'UN BILL RELATIF AUX REMANIEMENTS ET TRANSFERTS DANS LE SERVICE ADMINISTRATIF

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 43) tendant à modifier la loi autorisant les remaniements et les transferts dans le service administratif.

(La motion est adoptée.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles.

Sur l'article 1er (devoirs et pouvoirs du ministre et du ministère doivent être exercés par le ministre et le ministère auxquels le transfert des fonctions est fait).

L'hon. M. MANION: Le ministre voudrait-il être assez bon d'expliquer le bill?

L'hon. M. LAPOINTE: D'après le chapitre 67 des Statuts revisés, il est prescrit que certains services relevant du ministère de l'Agriculture pourront être transférés à d'autres ministères ou divisions du service administratif, et relèveront par conséquent d'un autre ministre de la couronne, à qui se trouvent substitués et transférés toute l'autorité et tous les devoirs jusque-là exercés et remplis par le ministre de l'Agriculture. En 1918, le Parlement vota une loi autorisant des remaniements et des transferts de fonctions entre tous départements de l'administration. En vertu de cette loi, il peut être fait des transferts d'un ministre à un autre, ou d'un ministère à un autre, ou d'un service à un autre. La commission chargée de reviser les statuts a proposé cette modification qui généralise la disposition contenue dans la loi du ministère de l'Agriculture et dissipe tout doute quant aux transferts de fonctions. C'est une simple affaire de forme.

L'hon. M. MANION: Est-ce quelque chose comme ceci: supposons que le ministre voudrait simplifier le travail de son ministère en transférant un service au secrétariat d'Etat, disons, ce bill permettrait de passer au secrétaire d'Etat l'autorité dont le ministre se départit?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui. L'autorisation existait déjà dans la loi de 1918, mais cette modification rend très évident que, supposé le cas mentionné par mon honorable ami, les devoirs en questions passent automatiquement au secrétariat d'Etat.

L'hon. M. MANION: Ce transfert serait-il permanent?

L'hon. M. LAPOINTE: Jusqu'à ce que le Gouverneur en conseil décide autrement.

L'hon. M. MANION: J'ai reçu l'autre jour une lettre,—j'oublie de qui,—protestant vivement contre cette mesure, et donnant à entendre qu'il y avait, comme on dit "anguille sous roche". J'ignore quel est cette anguille, et le ministre de la Justice aussi, j'espère.

L'hon. M. LAPOINTE: Je puis assurer mon honorable ami qu'il s'agit d'une affaire qui ne saurait donner prise à la critique.

L'hon. M. MANION: Nous pouvons alors accepter la parole du ministre qu'il ne s'agit que d'une question de procédure?

L'hon. M. LAPOINTE: Cela ne change pas même la loi. On ne fait que la rendre plus claire et d'application plus uniforme.

L'hon. M. MANION: Est-ce que le transfert de divisions d'un département à l'autre a été fréquent?

L'hon. M. LAPOINTE: Non. Cela s'est fait souvent pendant la guerre, vu la somme énorme de travail que certains ministres devaient accomplir. Récemment, la chose ne s'est pas faite souvent.

L'hon. M. MANION: Sous le régime de cette loi, est-ce qu'une division du service extérieur pourrait être transférée dans le service intérieur?

L'hon. M. LAPOINTE: Probablement.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre a raison, je crois, de dire que pendant la guerre on a adopté plusieurs décrets du conseil transférant certaines attributions ou fonc-

tions dans le but d'expédier les affaires. Je ne puis me rappeler comment les pouvoirs accordés en 1918 auraient pu être exercés autrement. Mais quel serait le statut des employés d'une division du service extérieur si on les amenait dans le service intérieur, dans un département qui considérerait le travail de cette division extérieur comme absolument inutile? Les fonctions de ces employés ainsi transférés cesseraient-elles par le fait même? Dans l'affirmative, on aurait l'occasion de nommer un grand nombre d'autres fonctionnaires. A-t-on examiné à fond cette question d'emploi à ce point de vue.

L'hon. M. LAPOINTE: Le bill dit clairement que le seul changement apporté consiste dans la dépendance de tel ministre plutôt que de tel autre, dans le fait que telle division relève de tel département plutôt que de tel autre. Tout le reste ne change en rien. La loi actuelle est ainsi conçue:

1. (1) Le Gouverneur en conseil est autorisé:

(a) à transférer tous pouvoirs, devoirs ou fonctions ou le contrôle ou la direction de toute partie du service public d'un ministre de la couronne à tout autre ministre de la couronne, ou d'un ministère ou d'une partie du service public à tout autre ministère ou à toute autre partie du service public; ou

(b) à fusionner et grouper tous deux ministères ou plus sous un seul ministre de la couronne et sous un seul sous-ministre.

Ainsi, l'amendement protège suffisamment les employés, car on dit clairement que rien n'est changé, sauf que la division ne fait plus partie du même ministère ou du même département. J'ai fait remarquer que c'est sur la proposition des commissaires qui sont à étudier la refonte des Statuts que le changement se fait. Le texte de l'amendement est emprunté à la loi du ministère de l'Agriculture, chapitre 67 des Statuts revisés, et cette disposition s'appliquera à tous les départements.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'objet réel de cet article de la loi de 1918 semble évidemment être de conférer ces pouvoirs au ministre ou au département dont dépend la division transférée; mais je voulais surtout parler des divisions du service extérieur englobées dans le service intérieur, ou *vice versa*.

L'hon. M. LAPOINTE: Ni la loi actuelle ni l'amendement ne tiennent compte de ce point.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne sais si on devrait mentionner le cas. Cependant, je crois savoir que d'après le ministre tout transfert effectué sous le régime de ce bill ne modifiera pas le statut des employés civils.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

L'hon. M. LAPOINTE: Mon honorable ami peut en être convaincu.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cela suffit. J'avais l'espoir que le bill avait un autre objet, c'est-à-dire qu'il s'agissait du fusionnement de certains ministères en vue de réduire les dépenses. Si mon honorable ami me disait que tel est le but, je me déclarerais satisfait; je dirais, ainsi soit-il.

L'hon. M. LAPOINTE: On pourrait s'en servir à cette fin.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait de l'état de la question.

M. l'ORATEUR: Quand procédera-t-on à la 3e lecture de ce bill?

L'hon. M. MANION: A la prochaine séance de la Chambre.

L'hon. M. LAPOINTE: Pourquoi ne pas l'adopter immédiatement et donner au Sénat de quoi s'occuper?

L'hon. M. MANION: Simplement parce qu'il se trouve un député absent qui pourrait désirer poser une question. Autrement, je ne m'y opposerais pas.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI DE LA CONVENTION CONCERNANT LES OISEAUX MIGRATEURS

L'hon. CHARLES STEWART (ministre de l'Intérieur) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 44), modifiant la loi concernant les oiseaux migrateurs.

La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (règlement quant à la possession d'oiseaux).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre voudra-t-il donner des explications?

L'hon. M. STEWART: Certaines décisions des tribunaux laissent croire que la loi actuelle et les règlements défendent de posséder, en d'autre temps que la saison permise, les oiseaux migrateurs pris également durant la saison permise. Cela revient à dire que, si quelqu'un tue du gibier à plume durant la saison permise et s'il garde ces oiseaux en sa possession après la fermeture de la saison permise, il est exposé à être poursuivi. Je remédie à cela en rendant les règlements conformes à ceux en vigueur dans les provinces.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Comment cela va-t-il se faire? Nous ne voyons pas de période indiquée dans le projet de loi. Je suppose que l'intention du ministre est de faire des règlements déterminant le nombre de semaines ou de jours.

L'hon. M. STEWART: Mon intention est que les règlements soient conformes aux dispositions des lois provinciales relatives au gibier. Elles varient quelque peu dans les différentes provinces, mais nous allons arranger cela de manière qu'il n'y ait pas de confusion.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Si nous adoptons l'alinéa (aaa), je suppose que les règlements qui seront décrétés par le Gouverneur en conseil détermineront la période que chaque province détermine par Statut.

L'hon. M. STEWART: Oui.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre voudrait-il expliquer comment nous avons juridiction concurrente ici et la nécessité de légiférer de concert?

L'hon. M. STEWART: Cet amendement est nécessaire parce que des poursuites ont été prises dans la province du Manitoba, où les oiseaux tués légalement durant la saison permise étaient gardés jusqu'après la clôture de la saison, ce qui était permis par la loi provinciale, mais non pas par notre loi. Afin qu'il n'y ait pas de confusion dans l'esprit de ceux qui sont responsables du respect des lois dans les diverses provinces, nous rendons nos règlements, relativement à la possession du gibier, semblables à ceux en vigueur dans les provinces.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'avoue que je ne connais pas beaucoup la méthode actuelle d'appliquer les lois de la chasse. Je ne les ai pas suivies en ces dernières années, mais existe-t-il un conflit quelconque entre les provinces et le Dominion relativement à la mise en vigueur de ces lois? Comment la chose fonctionne-t-elle? D'après ce que je me rappelle, les autorités provinciales voyaient à faire observer la loi par l'entremise de leurs gardes-chasse ou quelque chose comme cela ou par l'entremise de leurs policiers. Que faisons-nous? Est-ce que nous employons aujourd'hui un certain nombre d'hommes pour voir à ce que les gens ne tuent pas les oiseaux durant la saison prohibée.

L'hon. M. STEWART: Oui, jusqu'à un certain point, mais mon honorable ami remarquera que, par l'article suivant, nous faisons un arrangement avec l'Ontario, pratiquement la dernière province, pour employer les gardes-chasse provinciaux à la mise en vigueur de la loi. Nous avons très peu d'hommes, et presque tous dans les provinces de l'Est, très peu en tout, qui voient à faire observer la loi de la Convention concernant les oiseaux migrateurs. Nous désirons utiliser les services des gardes-chasse provinciaux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'aimerais à demander au ministre de la Justice quelle est, selon lui, l'autorité compétente pour assurer l'observance des lois de chasse; est-ce l'autorité provinciale ou fédérale?

L'hon. M. LAPOINTE: Je me ferai un devoir d'étudier cette question et de répondre à mon honorable ami. Je n'oserais donner une opinion à ce sujet ce soir.

L'hon. M. STEWART: Les autorités fédérales sont responsables de la mise en vigueur de la loi de la Convention concernant les oiseaux migrateurs, parce que c'est un traité avec nos voisins américains, mais notre désir est d'utiliser les services des gardes-chasse provinciaux, et les arrangements décrétés dans l'article suivant concernent ceux d'Ontario.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suppose, d'après ce que dit mon honorable ami, que les règlements adoptés sous le régime de la loi de la Convention concernant les oiseaux migrateurs ont été faits par le Gouvernement pour se conformer aux différentes saisons de chasse dans les provinces. Est-ce cela?

L'hon. M. STEWART: Oui, c'est pratiquement cela. Il peut y avoir quelques légères différences. Il se peut que nos règlements ne soient pas exactement conformes dans tous les cas quant aux saisons de chasse et ainsi de suite, mais on ne pourrait pas tuer d'oiseaux migrateurs sous le régime des lois provinciales, car les autorités fédérales sont responsables de l'exécution de toute la loi.

L'hon. M. LAPOINTE: Il existe un traité à ce sujet, et cela en fait une question tombant sous la juridiction fédérale, en vertu de la loi de l'Amérique britannique du Nord. L'article 132 de cette loi dit:

> Le parlement et le gouvernement du Canada auront tous les pouvoirs nécessaires pour remplir envers les pays étrangers, en tant que partie de l'empire britannique, les obligations du Canada, ou d'aucune de ses provinces, naissant de traités conclus entre l'empire et des pays étrangers.

Ainsi, comme il existe un traité, nous avons le droit de nous occuper de cette affaire.

L'hon. M. MANION: Dois-je comprendre que le ministre de l'Intérieur a dit que le Gouvernement du Dominion a le droit d'édicter des règlements relatifs à la saison de chasse?

L'hon. M. STEWART: Pour ce qui est des oiseaux migrateurs.

L'hon. M. MANION: Mais non à l'égard des autres?

L'hon. M. STEWART: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel genre de gibier à plumes avons-nous à part les oiseaux migrateurs?

L'hon. M. STEWART: Un grand nombre, la caille, la perdrix, la poule de prairie, pour n'en mentionner que quelques-uns. Les provinces ne peuvent faire de règlement à leur sujet.

(L'artic'e est adopté).

Sur l'article 2 (fonctionnaires provinciaux qui agiront comme gardes-chasse sauf pour la moitié des amendes).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle partie du paragraphe 2 de l'article 12 ne s'applique pas à ces fonctionnaires"?

L'hon. M. STEWART: C'est-à-dire en ce qui concerne le paiement de la moitié des amendes. Cet article a simplement pour but de statuer que les gardes-chasses de l'Ontario agiront en cette qualité sous le régime de la présente loi.

M. ROSS (Kingston): Le département fédéral se chargera-t-il d'une partie quelconque des frais? La question des frais a soulevé des difficultés dans le passé.

L'hon. M. STEWART: Oh! oui, nous devons nous charger des frais qu'occasionne l'application de la loi.

M. ROSS (Kingston): Cette disposition s'appliquera-t-elle seulement à partir de l'adoption de l'amendement, ou aura-t-elle un effet rétroactif? Plusieurs cas ont fait l'objet de réclamations.

L'honorable M. STEWART: Si mon honorable ami parle de l'Ontario, je puis lui dire que nous nous sommes entendus quant au règlement des différends qui se sont produits dans le passé. On a conclu cette entente quand l'on a donné à ces fonctionnaires le pouvoir de remplir leurs fonctions. Je ne puis énumérer à mon honorable ami les cas dont il s'agissait en particulier, mais nous avons discuté la question à fond et avons conclu une entente avec le gouvernement de l'Ontario.

(L'article est adopté).

Sur l'article 3 (personne ne doit acheter, vendre ou posséder un oiseau, nid ou œuf durant le temps prohibé).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il semble que cet article soit rendu nécessaire par la modification précédente.

L'hon. M. STEWART: Oui.

M. ROSS (Kingston): N'accorde-t-on pas de faveurs spéciales ou des permis à certains particuliers, relativement à la possession d'œufs ou autres choses semblables?

L'hon. M. STEWART: Oui, certains particuliers collectionnent pour diverses fins, mais ils doivent obtenir l'autorisation ou un permis. Certains gardes-chasse accordent cette autorisation aux collectionneurs, et elle est toujours accordée avec l'approbation des officiers de surveillance sous le régime de la loi relative aux oiseaux migrateurs. Le permis est remis par les gardes-chasse locaux, mais est accordé par des officiers de surveillance; dans la plupart des cas, ces derniers sont des hommes bien connus et ils n'accordent pas ces permis inconsidérément. Ils les accordent aux hommes de science pour permettre de former des collections à l'usage des musées, des universités ou autres fins semblables.

(L'article est adopté).

Rapport est fait du projet de loi, qui est lu la 3e fois et adopté.

DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX PRODUITS LAITIERS

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture) propose la 2e lecture d'un projet de loi (bill n° 72) tendant à modifier la loi des produits laitiers.

La motion est adoptée, le projet de loi lu la 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (règlements).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Veuillez expliquer.

L'hon. M. MOTHERWELL: Bien que ce projet de loi ne soit pas très long, il a beaucoup d'importance. Il a pour objet de refuser les avantages du classement à quiconque persiste à adultérer soit le beurre soit le fromage. On nous a renvoyé de Grande-Bretagne du beurre adultéré au moyen de diverses huiles. Quand on porte un tel fait à la connaissance du délinquant, celui-ci paie parfois l'amende, mais commet de nouveau le même délit, sachant qu'il gagne davantage à payer l'amende et à récidiver qu'en se conformant à la loi.

Le moyen le plus pratique serait de refuser de classifier les produits de ceux qui se rendent coupables de cette infraction; ils ne pourraient pas alors les exporter. De cette façon vous mettez votre beurre et votre fromage à l'abri de l'adultération et vous ne les empêchez pas d'être exploités. C'est l'adultération qui nous fait perdre notre commerce étranger. Nous refusons de faire le classement aujourd'hui, mais nous ne savons pas d'une manière bien certaine, si nous avons le droit d'en agir ainsi. C'est pourquoi nous voulons modifier la loi pour qu'il soit bien entendu que nous avons le droit de refuser de classifier le beurre et le fromage quand on s'obstinera à adultérer ces produits. Cette disposition, dans mon idée, est appelée à produire les meilleurs ré-

sultats. S'il arrivait, en ce moment, que quelqu'un s'aventurât de nous contester ce droit nous aurions fort à faire pour prouver que nous l'avons.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable ministre prétend une chose et le statut en dit une autre. Il veut qu'on lui donne le pouvoir de refuser le classement des produits laitiers aux gens qui s'entêtent à ne pas se soumettre aux règlements. Il n'y a pas de restriction de cette sorte dans le bill; il n'y en a pas du tout.

L'hon. M. MOTHERWELL: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre s'arroge le droit de refuser le classement des produits laitiers à qui il lui plaira, et de retenir le certificat de classement au détriment de qui il lui plaira. J'avais l'impression, qu'en une matière de cette importance, la loi aurait dû définir bien clairement les cas, où le département pourrait prendre sur lui d'exercer un pouvoir extraornaire. Il me semble qu'on n'a pas donné à l'étude de ce point ou à l'élaboration du projet toute l'attention qu'il convenait d'y apporter. A coup sûr nous ne voulons pas insérer dans nos lois une chose qui conférerait au ministre le droit, sans la moindre justification, de refuser de classifier les produits ou de retenir les certificats. Il faut spécifier dans la loi les cas où l'on pourra en agir ainsi. Elle devrait faire voir que c'est pour atteindre ceux qui n'apportent pas le soin voulu dans la fabrication de leurs produits laitiers, et qui, en le faisant, nuisent à notre commerce. Il ne faut pas en rester là quand en un instant on peut corriger cela.

L'hon. M. MOTHERWELL: Si nous spécifions une raison en particulier, alors nous ne pourrons pas refuser le classement pour une autre raison. Or il peut y en avoir d'autres que l'adultération. Prenons un exemple, dans l'Ouest, actuellement, il arrive souvent que le beurre, surtout le beurre doux, moisit. Nous avons fait faire une inspection minutieuse et nous savons que dans certaines fabriques le beurre moisit; alors si nous ne faisons rien dans un cas comme celui-ci, il peut arriver que cela devienne plus grave encore. Certains fabricants s'obstinent à expédier de ce beurre, ce qui cause aux marchands de produits canadiens plus d'ennuis qu'aucune autre chose. A la vérité c'est qu'il y a de pire, car la moisissure s'étend rapidement, non seulement à l'extérieur, mais corrompt aussi toute la masse. Depuis que nous exportons du beurre doux nous n'avons jamais eu plus à souffrir que cette année. Selon moi, on devrait étendre la discrétion laissée au département jusqu'à lui permettre de refuser le classement du beurre moisi comme du beurre doux adultéré. Il peut se présenter encore d'autres cas. Je ne crois pas que le département puisse avoir aucun motif de refuser le classement, à moins qu'on soit convaincu qu'un produit nuit ou commerce. Ce pouvoir que nous prenons n'est rien en comparaison de celui qu'on s'attribue en Australie; là-bas on n'exporte que des produits de tout premier ordre. Les Australiens surveillent de près la qualité de leur beurre. Nous n'allons pas aussi loin que cela. Nous demandons simplement l'autorisation de refuser le classement. Dans le bill il est fait mention, en particulier, de l'adultération comme indication de ce que vise le projet de loi, mais ce n'est pas à dire qu'il ne vise que l'adultération. A ce sujet, nous pourrions songer à tout les cas imaginables. Ainsi vous pouvez avoir à faire à un délinquant qui s'obstine à exporter du beurre moisi, du beurre empaqueté dans des boîtes malpropres ou mal enveloppé dans du papier sale. A combien d'autres choses on pourrait penser, mais si l'on en oubliait une dans le bill, nous ne pourrions y mettre fin sans une modification de la loi. C'est une des raisons pour lesquelles nous ne voulons pas toucher au texte du bill. Je pense qu'on aura confiance que les fonctionnaires du département n'useront pas de ce droit autrement qu'à bon escient. Nous nous en servons, aujourd'hui, sans autorisation, et notre conviction est qu'il vaut mieux avoir une autorisation plus étendue que celle qui ne se limite qu'à un cas en particulier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne vois pas pourquoi nous ne définissons pas clairement ce qui devrait se faire. Il ne faudrait pas qu'on se servît de cette autorisation parce qu'un homme aura les cheveux ou les yeux de telle couleur ou nuance; mais parce que son beurre n'est pas de la qualité qu'il faut. Le bill ne dit pas qu'on en agira ainsi quand le beurre sera mauvais. Selon moi il s'agit, non pas de dire que vous aurez du bon beurre...

L'hon. M. MOTHERWELL: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON:... mais de dire que le département ne pourra intervenir que pour faire en sorte que les gens aient du bon beurre.

Sous la forme actuelle du projet de loi ce que demande au Parlement ce Gouvernement qui croit si fort à la démocratie et veut se garder de mesures bureaucratiques, mais en offre une plus belle collection que nous en ayons jamais eu au pays, c'est le pouvoir de dire: Nous allons assumer la prérogative de classer le beurre des agriculteurs qu'il nous plaira sans spécifier pour quelles fins, mais pour n'importe quelle raison, bonne, mauvaise

ou quelconque, à notre gré, nous déciderons qu'un tel ne peut pas vendre ce beurre.

L'hon. M. MOTHERWELL: Il peut le vendre sur place sans certificat du classificateur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami commet une pétition de principe. Le projet de loi empêche cet individu de vendre son beurre sur le marché d'exportation.

L'hon. M. MOTHERWELL: D'accord.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: On sévit contre lui sans lui fournir la moindre explication, sans lui apprendre qu'on agi ainsi afin de maintenir la qualité du beurre canadien, parce que son beurre est moisi, rance ou a quelque autre imperfection. Le projet de loi ne contient aucune disposition à cet effet. Comme de raison, si le Gouvernement entend légiférer ainsi, qu'il le dise. Il est facile, pour peu qu'on y consacre quelques instants, d'énoncer les cas où il faudra prendre ces mesures. N'importe quelle législature ayant souci des droits des individus le ferait. Pourquoi ne peut-on pas le faire en ce cas?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je vais citer à mon honorable ami un autre cas où il faut agir ainsi, c'est à propos du fromage. Depuis quelques années, les fromageries locales suivent la pratique d'expédier le fromage, presque dès sa fabrication, à l'entrepôt frigorique où on le classifie. Le fromage est si peu mûri que c'est simplement un amas de caillé pressé et il est impossible de classifier suivant sa valeur un produit aussi frais. Par exemple, supposons qu'un fromage se fabrique dans les environs et qu'on l'expédie à Montréal, un, deux ou trois jours après sa fabrication. Ce n'est qu'un amas de caillé, et il est impossible de le classifier suivant sa valeur, à son arrivée à Montréal. Nous voulons qu'on nous permette de refuser de classifier ce fromage avant un certain délai. Supposons qu'un expéditeur veuille le faire classifier immédiatement et le faire embarquer tout droit dans un vapeur. Nous ne pouvons le classifier immédiatement et le faire suivant sa valeur. Il faut le laisser vieillir au moins dix jours pour qu'un classificateur puisse le classifier judicieusement. Nous voulons refuser le classement durant un délai assez long, à mon sens, pour qu'on puisse raisonnablement attribuer au fromage la qualité appropriée qu'il conservera. Nous pourrions aussi spécifier cela mais cela impliquerait l'énoncé d'un certain nombre de ces choses et nous pourrions en oublier. Loin de nous la pensée d'établir l'arbitraire sur ce point. Après tout, les fonctionnaires du département auront à user de discrétion quand ils exerceront cette autorité. Comme je l'ai déjà fait remarquer, cette mesure n'est pas sévère, à moins qu'on ne veuille délibérément l'appliquer de façon brutale et répréhensible. Il nous faut rédiger le projet de loi sous cette forme ou bien spécifier tous les cas imaginables et nous ne pourrions pas, je pense, les énoncer tous à bref délai.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne tiens pas à cet énoncé. Tout ce que je veux, c'est que la réglementation se rapporte bien à la question de qualité. Cela n'est pas. Il n'en est pas question dans aucune disposition de ce bill. Le ministre a raison au sujet du fromage, et je suis tout à fait de son avis sur la nécessité de garder le fromage un certain temps avant de le classifier pour l'exportation. L'expédition du fromage trop frais a fait du tort au pays et les cultivateurs seraient mieux dans leurs finances si nous avions d'aussi bonnes méthodes que sur le continent pour faire vieillir le fromage.

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous n'avons pas le pouvoir de faire cela.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je veux accorder au ministre une autorisation à cet effet, mais non carte blanche pour traiter à sa guise un tel d'une façon, et un autre différemment.

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous n'agirions pas ainsi.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je n'en suis pas sûr, mais je veux l'assurance que la loi, sur une question de cette importance, décrète expressément que ces pouvoirs — et ils sont considérables et graves relativement au droit des individus — ne serviront qu'à une certaine fin, celle d'assurer le maintien de la bonne qualité du beurre et du fromage. Il n'y a aucune disposition à cet effet dans le bill.

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous n'allons pas aussi loin.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami, je me rappelle ses explications quand il a déposé la mesure, a déclaré qu'il demandait ces pouvoirs pour les infractions prolongées aux règlements.

L'hon. M. MOTHERWELL: Très bien.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Pourquoi ne pas le dire?

L'hon. M. MOTHERWELL: Il y a d'autres produits qui sont dans le même cas que le fromage. C'est ce que nous faisons et personne ne s'en est plaint; mais on ne sait jamais à quel moment on tombera sur un client grincheux qui trouvera à redire pour le simple plaisir de la chose.

M. SPEAKMAN: Je trouve très à point les observations du député d'York-Ouest (sir Henry Drayton), et il y en a d'autres qu'on peut ajouter. Je crois que c'est une erreur de donner à un fonctionnaire de trop grands pouvoirs sans en publier la raison. Ce serait une affaire assez simple que de faire connaître ces raisons en peu de mots, sans entrer dans le détail.

Selon moi il n'y a guère que deux cas où un certificat de classement peut être refusé. Le premier c'est quand le produit ne possède pas les qualités suffisantes pour être classé; par exemple, quand le fromage n'est pas en bonne condition. L'objection est contre le produit. En d'autre cas, l'objection est contre le fabricant, s'il a l'habitude de violer la loi. Voilà les deux circonstances qui autorise de refuser un certificat.

Un troisième motif serait celui d'apprendre au fabricant les défauts de son produit. Il y a là un moyen éducatif qui a sa valeur. Le public a intérêt à savoir pourquoi on rend une loi et pour quelle raison un produit est refusé au classement. La connaissance de ces faits se répand dans le pays; les fabricants savent quelles qualités doit avoir leur produit pour mériter un certificat de classement, et alors il y a émulation pour perfectionner le produit. Personnellement, je me rallie aux observations de notre collègue.

L'hon. M. MOTHERWELL: Quand on établit une loi on déclare le but que l'on veut atteindre. Ce n'est pas l'habitude de donner d'explications détaillées. Le motif qui a rendu la loi nécessaire est bien vite connu. Assez souvent on explique aux nouveaux colons ce qu'exige une loi qui vient d'être adoptée; mais ces explications ne sont pas incorporées dans une loi.

L'hon sir HENRY DRAYTON: Je suggère au ministre le texte suivant:

Refuser de classer un produit laitier impropre à la consommation et refuser un certificat de classement à un fabricant qui viole habituellement les règles établies en exécution de la loi...

Les deux cas seraient prévus.

L'hno. M. MOTHERWELL: C'est une rédaction trop générale. On pourrait en induire que les beurres de 2e et 3e qualités doivent être considérés comme impropres à la consommation; cependant ces qualités de beurre, tout en soutenant guère la réputation du Canada, peuvent trouver preneur à l'étranger. Les règlements n'excluent aucuns beurres de l'exportation propres à la consommation et vendables. Nous ne sommes pas aussi sévères qu'on l'est en Nouvelle-Zélande et en Australie. Nous visons la fabrication des beurres, qui est un délit caractérisé. Il viendra un jour où notre commerce égalera celui de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, et alors il faudra garder en Canada nos beurres de 2e et 3e qualités. Pour le moment, nos règlements s'appliquent aux produits falsifiés ou moisis, deux défauts sérieux La moississure du beurre n'est pas prévue comme infraction, mais la falsification l'est. La moississure du beurre peut être évitée avec un peu plus de propreté de la part du fabricant. Si les fabriques qui produisent du beurre moisi et causent ainsi un préjudice au produit canadien à l'étranger ne s'améliorent pas, on s'occupera d'elles. Quoi qu'il en soit, la mise en vente de beurres de cette qualité ne constitue pas encore une infraction des règlements. C'est une négligence déplorable qui cause un grand tort à l'exportation canadienne.

L'exportation du fromage vert n'est pas non plus un délit; la loi ne statue rien à propos de l'état de maturité des fromages destinés à l'exportation. Plusieurs fabriques n'ont pas les installations frigorifiques nécessaires. Quand il fait 80 à 90 degrés à l'ombre la température n'est pas favorable à la maturité du produit qui exige une température aux environs de 60°.

M. SPEAKMAN: On ne pourrait faire plus que d'autoriser les inspecteurs à refuser le certificat pour n'importe quelle cause à leur discrétion. Je conviens que le certificat doit être refusé aux produits mentionnés par le ministre. On ne saurait conférer aux agents des pouvoirs plus étendus que ceux inscrits dans la loi actuelle qui est très générale.

L'hon. M. MOTHERWELL: Il faut appliquer les règlements avec précaution.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je propose que l'article soit amendé en ajoutant après le mot "produit" les mots "étant" impropres à l'exportation et après le mot "certificat" les mots "à quiconque viole habituellement les règlement établis en exécution de la présente loi".

M. NEILL: Je désirerais soulever un point qui ne l'a pas encore été. Le ministre s'arroge le pouvoir de refuser le classement des produits laitiers et on propose que ce refus se limite aux produits qui ne peuvent être exportés. Comment alors établira-t-on ce fait à moins d'en faire le classement? Ce pourrait être du beurre parfaitement bon; peut-être qu'un homme a pu revenir à de meilleurs sentiments après avoir fait une ou deux expéditions de mauvais produits; et après avoir eu des remords, il pourrait peut-être expédier du beurre de qualité irréprochable. Est-ce à dire que ses produits seront exclus pour en avoir, dans le passé, exporté de mau-

vais? L'amendement n'est pas meilleur, parce qu'il donne au ministre le pouvoir de refuser de classer des produits laitiers impropres. Mais comment le ministre le saura-t-il avant d'en avoir fait le classement? Selon moi, nous devrions retrancher la première partie de la disposition. L'expéditeur ne peut savoir pourquoi un produit est rejeté s'il n'y a pas de classement. La dernière partie de la disposition suffira à atteindre le but visé par le ministre, qui veut empêcher l'exportation du beurre de qualité inférieure.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'avais le dessein de renvoyer tous ces projets de loi au comité de l'agriculture, mais celui-ci m'avait paru si simple, et l'exposé que j'en ai fait si complet, que j'ai cru que nous pourrions l'adopter sans le soumettre au comité. Si nos experts ne sont pas d'accord mieux vaut avoir une meilleure décision du comité de l'agriculture.

(Rapport est fait du projet de loi qui est renvoyé au comité de l'agriculture et de la colonisation.)

RENVOI DU BILL TENDANT A MODIFIER LA LOI DES VIANDES ET CONSERVES ALIMENTAIRES

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du projet de loi (bill n° 73) tendant à modifier la loi des viandes et des conserves alimentaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je m'oppose à ce que nous allions plus loin ce soir. Nous nous sommes tenus ici jusqu'à une heure ce matin. Plus nous accélérons la besogne, plus on nous en impose.

L'hon. M. MOTHERWELL: Il ne s'agit que d'une motion pour la 2e lecture et le renvoi au comité de l'agriculture.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si nous consentons à cela on proposera encore quelque chose. Pour ce projet de loi un ou deux autres députés devraient être ici.

L'hon. M. MOTHERWELL: Monsieur l'Orateur, je propose la 2e lecture de ce bill et son renvoi au comité de l'agriculture.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je m'oppose. Le Gouvernement n'a pas la moindre excuse pour essayer de hâter l'adoption de ces projets de loi l'un après l'autre à minuit. Ces projets de loi doivent être soumis au comité de l'agriculture; nous n'en faisons pas tous partie. C'est trop en demander à nos bonnes dispositions. Aujourd'hui nous avons débarrassé le Feuilleton de beaucoup de matière et nous nous sommes tenus ici jusqu'à une heure ce matin. Ce renvoi en masse au comité de l'agriculture, sans aucune discussion ici, n'a pas du tout sa raison d'être.

M. l'ORATEUR: La députation désire-t-elle adopter cette motion?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non.

Le très hon. MACKENZIE KING: Puisqu'il y a opposition, monsieur l'Orateur, nous n'insisterons pas.

M. l'ORATEUR: A la prochaine séance.

(La séance est levée à onze heures et trente-cinq minutes du soir.)

Mercredi, 6 mai 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

M. Dechêne, au nom de l'honorable M. Marcil, présente le 2e rapport du comité mixte des impressions du Sénat et de la Chambre des communes.

QUESTIONS

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

JOHN R. FISHER, INSPECTEUR DU RESEAU NATIONAL DES CHEMINS DE FER

M. JONES demande:

1. John R. Fisher, de Truro (Nouvelle-Ecosse), conducteur en retraite du National-Canadien est-il maintenan à l'emploi de ce chemin de fer?
2. Dans l'affirmative, quelles sont ses fonctions?
3. Quels sont ses devoirs?
4. Quand a-t-il été nommé?
5. Quels sont ses appointements?
6. Le poste que M. Fisher occupe actuellement a-t-il été créé lors de sa nomination?
7. Sinon, depuis quand le poste existe-t-il, et qui en était titulaire avant M. Fisher?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui, il est au service du réseau, mais non retraité.
2. Inspecteur des trains et stations, région de l'Atlantique.
3. S'assurer que les voitures de voyageurs et les bâtiments des gares et stations sont bien entretenus.
4. Le 18 janvier 1924.
5. L'administration ne croit pas utile, dans l'intérêt public, de faire connaître ce renseignement.
6. Oui.
7. Répondu sous le n° 6.

RECLASSEMENT DU PERSONNEL ADMINISTRATIF

M. CHURCH demande:

1. Le Gouvernement ou la Commission du service civil doivent-ils donner une décision relativement à l'indemnité ou au reclassement des fonctionnaires?

2. Ces remaniements seront-ils faits avant le prochain jour de paye des fonctionnaires, le 15 mai?

3. L'indemnité a-t-elle été enlevée aux fonctionnaires des classes inférieures qui attendent l'échelle nouvelle des salaires?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je suis en mesure de répondre de vive voix à ces questions. Le Gouvernement a approuvé le rapport mixte de la commission du service civil et des sous-ministres concernant le nouveau classement des fonctionnaires publics et je suppose que la commission publiera demain peut-être les résultats de son travail.

LES WAGONS PARTICULIERS SUR LE CHEMIN DE FER NATIONAL

M. WILSON demande:

1. Combien le National-Canadien a-t-il de wagons privés à l'usage des fonctionnaires?

2. Combien de ces wagons a-t-on acquis dans les deux dernières années et demie?

3. Combien ont servi au transport des fonctionnaires de la compagnie à Portland, lors du départ de M. C. J. Smith pour l'Angleterre?

4. Quels fonctionnaires ont utilisé ces wagons à cette fin?

5. Combien de ces wagons ont été en cette occurrence renvoyés par Halifax, et pourquoi les y a-t-on expédiés?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable député (M. Wilson) est à son siège en ce moment. J'ai fait allusion à ces questions à deux ou trois reprises différentes. Je serais heureux de répondre aux deux premières; après réflexion, il se rendra compte de l'inopportunité de répondre aux deux autres questions. Si nous le faisions Dieu seul sait où cela pourrait nous entraîner. Quelqu'un pourrait se lever et demander quelles étaient les personnes qui ont voyagé dans le wagon particulier de tel ou tel haut fonctionnaire; combien ont-elles mangé et ainsi de suite?

M. WILSON: J'ai posé ces questions et le ministre devrait y répondre à mon sens parce qu'elles sont d'intérêt public. Si l'on s'est servi de ces wagons particuliers à tort et à travers, ceux qui ont appuyé le régime de la nationalisation, comme votre humble serviteur, ont le droit de poser ces questions.

L'hon. M. GRAHAM: Loin de moi l'idée de prétendre que mon honorable ami n'est pas en faveur du régime de la nationalisation; cependant, je puis lui donner l'assurance qu'il commettra un grave méprise s'il insiste pour obtenir une réponse aux deux dernières questions. Je sui prêt à répondre aux deux premières et je l'étais au lendemain ou au surlendemain du jour où il les a posées. Voici la réponse aux deux premières questions:

1. 64.

2. Au cours de la période mentionnée, un wagon particulier a été ajouté et six ont été retirés du service.

A la réflexion, j'ose espérer que l'honorable député se rendra compte non pas qu'il soit très difficile de répondre à ces deux dernières questions, mais que si nous le faisons, nous ouvrons la porte à toute une série de questions qui agiront au détriment du réseau national et qui n'intéressent aucunement le public.

M. WILSON: Pour moi, je suis d'avis que le ministre devrait répondre à ces questions dans l'intérêt public.

M. l'ORATEUR: Réservé.

L'hon. M. GRAHAM: Pas du tout, monsieur l'Orateur. Ces questions sont restées en suspens depuis une semaine à cause de l'absence de mon honorable ami. J'ai répondu aux deux premières et je suis disposé à répondre privément aux deux autres, si cela fait l'affaire de l'honorable député. On l'a mal renseigné sur toute la ligne quant aux réponses concernant les autres questions. Je doute fort que mon honorable ami tienne à agir au détriment du régime de la nationalisation des chemins de fer.

M. WILSON: Si les réponses sont consignées dans les colonnes du hansard, je serai en mesure de dire si oui ou non, j'ai été mal renseigné.

LE BUREAU DES MESSAGERIES DU NATIONAL-CANADIEN A TROIS-PISTOLES

M. POULIOT demande:

Quel a été dans les deux dernières années le chiffre annuel d'affaires du bureau des messageries du National-Canadien à Trois-Pistoles, comté de Témiscouata, province de Québec?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux:

Exercice 1923..	$6,315 17
Exercice 1924..	7,042 52

LA COMMISSION HYDROELECTRIQUE DE L'ONTARIO ET L'EXPORTATION DE L'ENERGIE

M. GERVAIS demande:

1. Depuis quand la Commission hydroélectrique d'Ontario exporte-t-elle de l'énergie électrique aux Etats-Unis?

2. Combien de h.p. ou de kilowatts-heures a-t-elle exportés depuis cinq ans?

3. La Commission a-t-elle obtenu depuis janvier 1925 une autorisation ou permis pour l'exportation de l'énergie, et dans ce cas pour quelle quantité?

4. De quel endroit de la province d'Ontario, ou de quel établissement cette exportation se fait-elle?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. Depuis le 1er août 1917, sous le nom de la Ontario Power Company of Ontario et depuis le 1er novembre 1922, sous le nom de la Toronto Power Company. Depuis le 1er avril

1924, sous le nom de la Commission hydro-électrique de la province d'Ontario.

2. 2,018,874,350 kilowatts-heures.

3. Oui; un permis pour 80,000 kilowatts et un autre permis pour 45,000 kilowatts d'énergie susceptible d'interruption aux heures de pointe.

4. Niagara Falls, Ontario.

INDEMNITE AUX EMPLOYES DES POSTES EN VERTU DE LA LOI DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Mr. IRVINE demande:

1. La loi 8-9 George V, chapitre 14 et chapitre 15 modifiés, et sanctionnée en mai 1918 et juin 1919, et pourvoyant à une compensation lorsque des employés de Sa Majesté sont tués ou blessés dans l'exercice de leurs fonctions, s'applique-t-elle en général aux employés des Postes?

2. Qui est chargé de l'application de cette loi?

3. Quels bénéfices s'il en est le service recevra-t-il en raison de sa demande d'être placé sous l'empire de la loi susdite?

L'hon. M. MURPHY (ministre des Postes):

1. Non. La portée de la loi fédérale est déterminée par la loi des accidents du travail dans chaque province.

2. Les commissions provinciales des accidents du travail et, dans les provinces qui n'ont pas de ces commissions, le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux.

3. Il bénéficie d'une procédure uniforme au sujet des cas qui sont du ressort de la loi des accidents du travail dans la province où l'employé est engagé.

LA CLARKE STEAMSHIP COMPANY

M. BOURASSA demande:

1. Le Gouvernement sait-il que la Clarke Steamship Company, subventionnée pour donner bon service à la rive nord du Saint-Laurent, a loué, pour ce service, deux navires américains ayant pavillon et équipages américains?

2. Dans l'affirmative, se propose-t-il de mettre fin à un état de choses qui porte préjudice aux intérêts des marins canadiens?

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce):

1. Non. Les deux navires mentionnés, qui ont été nolisés par la Clarke Steamship Company pour le service des rives nord et sud, ont un certificat britannique et battront le pavillon canadien de même qu'ils emploieront des équipages canadiens pour leur service subventionné.

2. Répondu sous ne n° 1.

FONCTIONNAIRES PERMANENTS DU RETABLISSEMENT CIVIL DES SOLDATS

L'hon. M. MANION demande:

1. Des employés du département du Rétablissement civil des soldats ont-ils obtenu leur permanence par l'entremise du ministre sans référence à la Commission du service civil?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms et appointements des fonctionnaires nommés?

3. Par quelle autorité cette permanence a-t-elle été accordée?

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement civil des soldats):

1. Non, mais certains fonctionnaires du département qui ont occupé durant quelques années des emplois "d'une durée indéterminée et continue" ont en conséquence reçu un certificat de permanence du ministre.

2. Les fonctionnaires suivants ont reçu un certificat de permanence:

Nom	Traitement
Arthur (C. G.)	$4,000
Bell (C. A.)	4,000
Biggar (Dr J. L.)	4,500
Boyd (G. H.)	5,000
Carmichael (Dr D. A.)	4,500
Flexman (E.)	5,000
George (W. H.)	4,000
Graham (C. C. P.)	2,640
Hewitt (Dr S. R. D.)	5,000
Hodgins (G. W. F.)	4,020
Johnson (Dr G. R.)	4,800
Meikle (A. U.)	3,600
Morrison (G. E.)	4,500
Macaulay (Dr M. A.)	4,800
Macfarlane (G. S.)	3,240
McIvor (Dr N. K.)	4,800
Oliver (J. P.)	4,000
Proctor (Dr A. P.)	4,800
Sloman (H.)	2,640
Thomas (Mme A. H.)	1,680
Tucker (C.)	3,240
Wickware (Dr J. W.)	4,800
Williamson (Dr H. J.)	4,500
Wright (A. M.)	4,000

3. Un "fonctionnaire, commis ou employé permanent" signifie, d'après la loi, "une personne nommée durant bon plaisir pour exercer les fonctions d'un emploi ou d'une position d'une durée indéterminée et continue; elle est ainsi nommée en vertu d'une loi du parlement ou par arrêté du gouverneur en conseil dans l'exercice autorisé des pouvoirs exécutifs existant à cet égard, ou en vertu et en conformité de l'autorité conférée à cet égard à un fonctionnaire ou agent de la couronne par une loi du parlement ou par un arrêté du gouverneur en conseil comme susdit." Le sous-ministre de la Justice m'a déclaré que le ministre a droit de faire ces nominations en vertu de l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi du département du Rétablissement civil des soldats, modifiée par le chapitre 67, 14-15, Georges V, et les règlements qui s'y rapportent, (C.P. 114, 1818 du 17 octobre 1924).

M. W. L. BEST

M. McISAAC demande:

1. A quel titre W. L. Best a-t-il assisté à la conférence du Travail à Genève en 1923 ou 1924?
2. Combien lui a-t-on payé pour ses services?

L'hon. M. MURDOCK (ministre du Travail):

1. M. W. L. Best reçut la qualité officielle de conseiller technique auprès du délégué représentant les ouvriers canadiens au sixième congrès de l'organisation internationale du travail, ouverte à Genève (Suisse) le 16 juin 1924; il fut désigné sur la prière du Congrès des métiers et du travail du Canada et conformément aux dispositions de l'article 389 des traités de paix qui autorisent le choix d'un délégué ouvrier et de techniciens collaborateurs "choisis de concert avec les organisations industrielle...qui représentent le mieux...l'ouvrier".

2. Les services de M. Best ne furent pas rémunérés.

M. HENSHAW

M. IRVINE demande:

1. M. Henshaw était-il agent suppléant d'immigration à York, Angleterre, en 1923 et 1924?
2. Est-il toujours au service du Gouvernement?
3. Est-il fonctionnaire permanent ou temporaire?
4. A-t-il été nommé après examen par la commission du service civil?
5. Dans l'affirmative, quand?
6. Sinon, comment a-t-il été nommé?

L'hon. M. ROBB (ministre de l'Immigration):

1. Oui.
2. Non.
3. Répondu sous le n° 2.
4. Non.
5. Répondu sous le n° 4.
6. Le transfert de M. Henshaw de la commission d'établissement des soldats fut arrangé avec ce département mais ne fut pas définitivement approuvé par la commission du service civil.

Mlle McDONALD

M. IRVINE demande:

1. Une demoiselle McDonald est-elle à l'emploi du département d'Immigration comme agent canadien à Inverness?
2. A-t-elle été choisie par la commission du service civil après examen?
3. Sinon, comment a-t-elle été nommée?

L'hon. M. ROBB (ministre de l'Immigration):

1. Oui.
2. Vu les aptitudes spéciales de Mlle McDonald la commission du service civil la nomma agent à Inverness, sans examen.
3. Répondu sous le n° 2.

DEMANDES DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

LA LOI DE TEMPERANCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE

Par M. DOUCET:

Copie des correspondances, états des enquêtes, procédures judiciaires, rapports et autres papiers que possèdent les départements des Douanes et de l'Accise, et de la Justice, sur les infractions supposées de la loi des spiritueux dans les entreprôts de Halifax (N.-E.), que la Franco-Canadian Import Company est autorisée à établir et administrer, ou sur les infractions imputables à des personnes intéressées aux affaires de la compagnie.

LE QUAI DE MATANE

Par M. HANSON:

Copie des correspondances, etc., échangées avec le département des Travaux publics au sujet du quai de Matane, y compris copie des contrats, s'il en est, et autres documents ou conventions afférents.

PRIMES A L'EXTRACTION DU PETROLE BRUT

Par M. FANSHER:

Relevé indiquant (a) la somme totale payée en primes aux producteurs de prétrole brut, chaque année, depuis l'adoption d'une loi sur ces primes, et (b) les noms des particuliers et compagnies qui ont reçu les primes dans chacune des années où elles ont été payées, ainsi que la somme reçue par chaque particulier ou compagnie.

LE PONT VICTORIA A MONTREAL

Par l'hon. M. MANION (au nom de l'hon. M. Stevens):

Copie d'un rapport fait en 1924 par M. H. McLeod, ingénieur consultant en chef des chemins de fer nationaux du Canada, touchant la possibilité d'exploiter des tramways urbains sur le pont Victoria, à Montrtéal.

CECIL R. SMITH

M. WOODSWORTH: Puisque la Cour suprême a décidé dans l'affaire de Cecil R. Smith, soi-disant négociant interlope de spiritueux, que l'impôt sur le revenu ne doit pas frapper les gains provenant d'un négoce illégal ou de la commission d'un crime; et puisque ledit jugement range définitivement le trafic illicite des spiritueux dans la catégorie des crimes que va faire le Gouvernement pour recouvrer ces gains illicites et punir le criminel?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Je prie l'honorable député de réserver sa question jusqu'au moment où le ministre intérimaire des Finances (M. Robb) sera en Chambre. Il est actuellement en train d'étudier cette question.

M. WOODSWORTH: La question, apparemment, intéresse le ministre de la Justice (M. Lapointe) et non le ministre des Finances.

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): La question n'a pas encore été étudiée; si je ne m'abuse le jugement fut rendu hier.

EXPOSE ANNUEL DU MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité des crédits.

Il s'exprime en ces termes: La discussion de la situation des chemins de fer est généralement aride et peu intéressante et je suis porté à croire qu'elle le sera encore plus que jamais cette année, pour la bonne raison que presque tous les orateurs qui ont participé au débat sur le budget ont traité pour ainsi dire exclusivement de la question des chemins de fer et non du budget même. Les chiffres ont été discutés par les trois, je dirai même les quatre groupes de la Chambre et il me reste comparativement peu à dire qui n'ait été déjà dit dans certains cas même mieux que je ne pourrais le dire moi-même. Néanmoins, je tâcherai d'exposer la situation à la Chambre le mieux possible.

Si j'enfreins le règlement de la Chambre en me reportant à un débat précédent, j'espère, monsieur l'Orateur, que vous ne serez pas trop sévère à mon égard, car, en le faisant, je ne commettrai pas une faute plus grave que celle que d'autres ont commise en empiétant sur mon domaine des chemins de fer lors de la discussion du budget. Le fait est qu'ils ont répondu à mon discours avant même que j'eusse eu l'avantage de le prononcer; aussi je suis sûr que si je traite de certains sujets qui ont été déjà discutés en même temps que le budget, mes honorables collègues me pardonneront et ne s'y opposeront pas.

On comprendra tout de suite qu'il est difficile de discuter la situation des chemins de fer au cours d'un débat sur le budget, parce qu'on ne peut pas, sauf une personne compétente qui en examinerait les détails avec le plus grand soin, adapter les finances du chemin de fer national au budget. On le peut d'autant moins que l'année financière des chemins de fer expire le 31 décembre de chaque année, tandis que l'exercice de l'Etat expire le 31 mars, de sorte qu'il est pour ainsi dire impossible, sauf pour quelqu'un qui est très habitué à calculer et comparer des chiffres, de les faire correspondre l'un avec l'autre. Une erreur très simple s'est produite à propos des chiffres que j'ai présentés moi-même relativement à l'accroissement de la dette des chemins de fer durant l'année. J'avais cité exactement le chiffre de la dette au public, soit 90 millions, mais lorsqu'il s'est agi de les faire correspondre avec le bilan national et de l'introduire dans la discussion du budget pour indiquer l'état financier du pays, ces chiffres ne signifiaient plus rien et ne donnaient pas une idée exacte de la situation. Je citerai un exemple:

[L'hon. M. Lapointe.]

Supposons que les chemins de fer nationaux entre le 1er janvier et le 31 mars aient emprunté 50 millions et, après le 31 mars, 50 millions de plus, cela ferait pour l'année civile 100 millions, mais pour l'exercice 50 millions seulement. Par conséquent, en prenant le chiffre de 100 millions pour établir l'état financier du pays, on se trompe de 50 millions, parce qu'il y en a la moitié qui se rapporte à l'exercice précédent. Le chiffre de 90 millions que j'ai cité est celui de l'année civile, mais plusieurs députés ont fait l'erreur de l'appliquer à l'exercice financier. En réalité, les 90 millions se réduisaient à 64 millions et même à moins si l'on avait tenu compte de certains chiffres que, d'après moi, on aurait très bien pu compter. Je ne dis pas cela pour prouver qu'il y a eu contradiction, mais simplement pour signaler aux honorables députés qu'à moins d'être au courant de la comptabilité ou d'avoir des comptables pour vous conseiller, on ne peut guère mêler les finances des chemins de fer avec les finances nationales. Pour discuter la situation, je me baserai sur le système de comptabilité des chemins de fer qui est le système-type autorisé pour tous les chemins de fer du continent américain par la commission du commerce entre états des Etats-Unis.

Un député m'avait aussi posé une question qui paraissait très simple: Combien le chemin de fer du Pacifique-Canadien et le chemin de fer national ont-ils respectivement d'employés par cent milles de voie, chaque année? La réponse indiquait qu'il y avait plus d'employés sur le chemin de fer national que sur le Pacifique-Canadien, mais, tout en étant strictement exacts, les chiffres ne signifiaient rien. La compagnie des messageries nationales fait partie du réseau de l'Etat et on en a tenu compte dans la réponse qu'on a donnée, tandis que pour le Pacifique-Canadien on n'a pas compté les employés de la compagnie de messageries Dominion. Si le calcul avait été le même pour les deux on aurait vu qu'il y a très peu de différence entre les deux chemins de fer relativement au nombre d'employés par 100 milles. En réalité, j'ai calculé que s'il existe une différence, elle est en faveur du chemin de fer national. Cela prouve qu'il est difficile d'appliquer des chiffres, sans avoir devant soi toutes les explications.

Permettez-moi de citer une autre raison pour laquelle les réponses de ce genre sont susceptibles de n'avoir aucun sens, tout en étant exactes. Un chemin de fer a pu avoir, en 1923, des réparations extraordinaires à effectuer pour des raisons qui n'existaient pas sur l'autre chemin de fer. Par exemple, il y a

sur le réseau national, bien que sur une plus petite échelle dans l'est, l'enlèvement de la neige. L'an dernier, si je me rappelle bien, le chemin de fer national a dépensé pour cela et les petits travaux un million de moins que l'année précédente. Dans ce but, un réseau peut employer un millier d'hommes, alors qu'un autre, grâce à des conditions plus avantageuses dans tout son parcours, peut n'en employer que cent. En outre, un chemin de fer peut faire poser le ballast par contrat alors que son voisin emploie ses propres ouvriers. Le réseau qui accorde des contrats pour le ballastage n'a pas un seul homme employé et payé dans ce but, l'entrepreneur les paye; cependant que l'autre réseau garde des milliers d'hommes sur ses listes de paie. Il est donc impossible de comparer ces chiffres sans avoir d'entières explications à leur sujet.

Je désire maintenant, monsieur l'Orateur, examiner la situation ferroviaire, mais pas du tout en pessimiste, car je dois avancer au début que, dans les circonstances, les résultats exposés par le National-Canadien sont tout simplement phénoménaux et, pour ma part, je suis prêt à comparer la direction du National-Canadien, malgré toutes ses complications, avec la direction de tout autre réseau du monde. En traitant des chiffres, je vais donner un conseil amical à l'honorable député de Vancouver-Sud (M. Ladner). Il s'est trompé dans ses chiffres. Je ne vais pas discuter avec lui pour quelle raison, mais je vais lui montrer qu'il a fait erreur. Il a dit qu'on avait jonglé avec les chiffres par le fait qu'un certain montant—c'était, je crois, environ 14 millions—se trouvait entre les mains du receveur général et qu'une bonne partie en avait été payé. Il ne croyait pas l'argent perdu, mais il prétendait qu'on jonglait avec les chiffres. Voici la situation en réalité: Si je me souviens bien on a vendu des valeurs pour un montant de 26 millions. La totalité de cette somme n'était pas nécessaire à l'époque. On pouvait la déposer dans une banque ou entre les mains du receveur général. C'est ce dernier moyen qu'on a choisi et on a tiré sur ce fonds à mesure des besoins. C'était en réalité une transaction de banque entre le National-Canadien et le receveur général, comme ça l'aurait été si l'argent avait été déposé en banque. Le National-Canadien ne pouvait pas garder ces 14 millions et en perdre les intérêts quand la somme n'était pas immédiatement nécessaire. Comme je l'ai dit, on a pris l'argent au fur et à mesure des besoins et le fait est qu'à la fin de la période financière tout a été retiré sauf environ 3 millions.

Mon honorable ami a encore commis une autre erreur. Il a cité le chiffre de $913,-913,000 comme celui de la dette garantie des chemins de fer. Ce n'est pas aussi sérieux, mais ce n'est pas exact. Je ne voudrais pas voir cela passer inaperçu. Sur ce montant il n'y a que $652,447,283.77, soit à peu près les deux tiers, qui sont garantis. Or, dans le paiement des intérêts dus au public, la compagnie du National-Canadien ne fait pas de distinction; l'intérêt est payé, que les valeurs soient garanties ou non, mais pour être exact, un tiers de ces valeurs n'est pas garanti par le Gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il s'agit du montant au 1er janvier dernier?

L'hon. M. GRAHAM: Il parlait du rapport annuel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Au 1er janvier.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami de Vancouver-Sud a commis cette erreur et je n'en suis pas surpris, parce que c'est compris dans le total; il ajoute $8,973,000 aux dettes du réseau à cause du Vermont-Central. Mais ce montant est déjà porté au bilan. Il est vrai—car je veux être parfaitement clair—que ce montant qui représente en réalité des avances consenties au Vermont-Central, est porté au compte de l'actif, comme montant payable au National-Canadien, mais j'ai la liberté de déclarer que je n'aimerais pas à payer cent cents par dollars pour cet actif. Néanmoins, la somme figure à l'actif comme avance au Vermont-Central.

Mais mon honorable ami commet une erreur plus grave au sujet de la longueur des voies en accusant la compagnie de prodigalité dans ses dépenses de premier établissement. Voici ce qu'il déclare:

> Ainsi on a construit ou acquis 5,000 milles de voie ferrée depuis 1922. Pourquoi a-t-on augmenté l'entreprise, nous ne savons. Il se peut que le placement soit défendable. Toutefois, on ne saurait nier que cela comporte un accroissement immense du capital engagé et des obligations du Canada.

Le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) devra lui expliquer (à M. Ladner) pourquoi on a ajouté ces 5,000 milles au chemin de fer national. Mon honorable ami a complètement oublié de tenir compte du Grand-Tronc dans ses chiffres comparatifs. Il a pris le réseau National-Canadien comme comprenant le Nord-Canadien, les chemins de fer de l'Etat et le Grand-Tronc-Pacifique. Mais, dans l'intervalle, on a ajouté le Grand-Tronc. Dans l'un de ses calculs il oublie le Grand-Tronc et dans l'autre, il néglige le Vermont-Central. A mon sens une telle erreur

est inexcusable. En réalité, entre 1921 et le 31 décembre 1924 on trouvera qu'au lieu d'avoir augmenté la longueur des voies considérablement, comme le prétend l'honorable député de Vancouver-Sud, le réseau du National-Canadien est exploité avec 100 milles de moins de voies qu'il y a quatre ans.

J'allais discuter les déductions que le très honorable chef de l'opposition a tirées des chiffres qu'il a citées, mais je crois qu'il me permettra d'attendre que la Chambre se forme en comité pour entrer dans les détails; la discussion est plus facile alors. Je me bornerai à une remarque. Mon très honorable ami dit qu'une année il a réduit la dette de,—j'oublie le montant qu'il a mentionné; et en lisant son discours, je n'ai pas bien saisi s'il a prétendu qu'en ajoutant à la dette il en remplaçait une autre, ou s'il faisait un remboursement, diminuant d'un côté et ajoutant de l'autre. S'il a voulu dire qu'il avait réduit la dette du National-Canadien, je ne comprends pas comment il arrive à cette conclusion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'était certainement pas mon intention et je ne crois pas avoir dit cela. Je sais que la dette n'a pas été réduite.

L'hon. M. GRAHAM: C'est l'impression qui me restait à la lecture, mais je n'ai pas approfondi le point. Le seul moyen de diminuer une dette est d'en payer une partie. Il faudrait pour cela que l'on empruntât du Gouvernement ou du public, et, dans un cas comme dans l'autre, ce serait toujours la même dette.

Il y a un autre point auquel je désire m'arrêter, mais brièvement, celui de savoir si les obligations du National-Canadien, garanties par l'Etat, ont été comptées dans la dette du Canada. Elles ne l'ont jamais été, cela ne me semble faire aucun doute. Je ne dis pas que l'on doit ou que l'on ne doit pas les compter; mais l'on a reproché au Gouvernement, et particulièrement au ministre des Chemins de fer, d'avoir adopté une nouvelle méthode en n'inscrivant pas le montant des garanties dans l'état de la dette nationale, et cela ne s'est jamais fait. Mais mon honorable ami dira, il l'a déjà dit, je crois: ces obligations n'étaient pas comptées dans la dette parceque le produit servait de remboursement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas tout à fait. Voici ce que j'ai dit: la réduction de la dette égalait et même dépassait le montant total des garanties et des avances d'argent.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas ce que j'avais compris. Je croyais que nous ne nous entendions pas sur la question de savoir si les obligations du Nord-Canadien, garanties par le Gouvernement avaient été ajoutées à la dette nationale. Je répète que cela n'a jamais été fait. Si les fonds produits par l'endossement de ces obligations du National-Canadien servaient à rembourser, la dette n'augmentait pas. Je vais prendre un exemple en élaguant quelques chiffres qui ne sont point indispensables à mon argument.

En 1921-1922, deux émissions, de 25 millions chacune, l'une imputable au Grand-Tronc et l'autre, au Nord-Canadien, ont été garanties par le Gouvernement. Le produit servit, mais pas en entier, à rembourser des échéances, et pas un dollar de cette somme ne fut inscrit dans la dette du Canada. L'emprunt imputable au Grand-Tronc fut appliqué comme suit:

Déficit d'exploitation	$1,095,007 50
Intérêt dû au public	4,966,175 40
Remboursement	11,967,596 18
Améliorations	1,177,245 89
Matériaux et fournitures	1,000,000 00
Paiement d'autres dettes	2,980,156 18
Total	$23,186,181 15

L'émission de 25 millions, imputable au Nord-Canadien, fut motivée comme d'habitude par les besoins d'argent de cette entreprise. Le Gouvernement avança 26 millions et quelque chose, soit au moyen d'endossement à la banque, ou de quelqu'autre manière.

M. BROWN: En quelle année cela?

L'hon. M. GRAHAM: En 1921-1922. Le Gouvernement avait avancé au Nord-Canadien 26 millions et quelque chose. Désirant, assez naturellement, se rembourser, il endossa une émission de 25 millions du Nord-Canadien qui en retira, sur le marché de New-York, $26,228,163 qu'il remit au receveur général. Mais cette opération ne diminuait pas la dette d'un sou; la créance passait simplement du receveur général au public. Ce n'était pas un remboursement: le Nord-Canadien s'était acquitté envers le receveur général, mais il s'était acquitté au moyen d'un emprunt. L'emprunt produisit plus que les 25 millions simplement, j'en suis convaincu, à cause du cours du change à ce moment-là. Quant à l'emploi de ces 26 millions et plus, voici ce qui en est:

Déficit d'exploitation	$ 5,000,000 00
Intérêt dû au public	8,599,507 80
Remboursement	4,730,063 03
Améliorations	2,725,784 76
Matériaux et fournitures	5,172,807 44
Total	$26,228,163 03

Aucune de ces obligations, bien que garantie par le Gouvernement ne fut comptée dans la dette. Je ne discute pas si oui ou non elles devraient être ajoutées, mais je dirai pour ma défense personnelle et pour la défense des che-

mins Nationaux-Canadiens qu'aucun écart n'a été commis pour ce qui est des additions à la dette publique—ou, plutôt, de n'avoir pas ajouté à la dette publique—relativement aux valeurs garanties des chemins de fer nationaux.

Il n'est que juste d'exposer à la Chambre les opérations financières des chemins de fer Nationaux-Canadiens pendant l'exercice 1924-1925. Je fais cela non pas à cause des rapports avec l'exercice financier; non parce que je parle au nom du receveur général, mais afin d'exposer les conditions qui ont existé l'an dernier relativement aux emprunts du réseau national. Le ministre intérimaire des Finances et le président du bureau de direction des chemins de fer nationaux ont été absolument d'accord sur cette question; aucun emprunt n'a été effectué, aucun n'a été suggéré sans l'approbation préalable et entière du ministre intérimaire des Finances. Je suis tout particulièrement intéressé, car réellement j'ai agi au nom du ministre des Finances moi-même en deux occasions et j'ai pris part à la négociation de ces emprunts. Je veux que les honorables députés lisent les Débats des deux ou trois derniers jours et établissent ensuite certaines comparaisons, s'ils le désirent, relativement à ces emprunts. Pour l'exercice 1924-1925, les émissions ont été comme suit:

Valeurs des chemins de fer Nationaux-Canadiens—1924 et 1925

Etat comparatif du coût aux chemins de fer, des prix d'émission et du cours—23 avril 1925

Valeurs du National-Canadien—

$20,000,000—
A trois ans, 4 p. 100—datées du 1er juillet 1924
Coût au syndicat.. .. 4.63 sur le pied de 98.25
Vendues au public.. .. 4.40 sur le pied de 98.875

$18,000,000—
A cinq ans, 4½ p. 100—datées du 15 février 1925
Coût au syndicat.. .. 4.70 sur le pied de 99.125
Vendues au public.. .. 4.52 sur le pied de 99.875

$17,000,000—
A dix ans, 4½ p. 100—datées du 15 février 1925
Coût au syndicat.. .. 4.97 sur le pied de 96.25
Vendues au public.. .. 4.80 sur le pied de 97.63

$26,000,000—
A trente ans, 4½ p. 100—datées du 15 septembre 1924
Coût au syndicat.. .. 4.88 sur le pied de 94
Vendues au public.. .. 4.75 sur le pied de 96

On remarquera, relativement à l'émission du 1er juillet au montant de 20 millions de dollars, que la différence entre le coût au syndicat et le prix qu'a payé le public n'est pas de quatre points, mais la différence entre .25 et .87½.

Sans vouloir établir une comparaison, je ferai remarquer que l'on a obtenu des taux très favorables pour ces emprunts, aussi favorables que ceux qu'a obtenus le ministre intérimaire des Finances pour d'autres emprunts. Mais permettez-moi d'appeler de plus votre attention sur le fait que les conditions au Canada ne sont pas jugées très mauvaises dans d'autres parties du monde et cette opinion est appuyée par le fait que les chemins de fer Nationaux-Canadiens se sont adressés au marché le plus difficile au monde et y ont vendu leurs valeurs à un meilleur prix que ceux que l'on avait obtenus depuis longtemps.

Maintenant, prenons nos emprunts sur le matériel. Ces émissions sont celles pour lesquelles on a adopté le plan connu sous le nom de plan de Philadelphie. Elles ne sont pas garanties par le Gouvernement, mais la somme due sur le matériel est réduite chaque année; en d'autres termes, on paye chaque année une partie du principal et les intérêts. Le matériel est donné comme garantie plus 25 p. 100, car le parlement donne pour cette émission 25 p. 100 du montant, de sorte que la compagnie qui fait le prêt a une garantie de 100 p. 100 tandis qu'elle n'avance que 75 p. 100 du montant. J'oublie les chiffres, mais en ce qui concerne cette émission on m'a dit, et on me l'a répété récemment qu'aucune compagnie de chemin de fer auparavant ou depuis, jusqu'à il y a deux mois, n'avait obtenu un taux aussi avantageux que celui qu'a obtenu le National-Canadien pour ses obligations sur son matériel. Je désire mentionner un autre point avant que nous nous éloignions de l'objet premier des compagnies de transport, et c'est le service donné au public. Cette question a deux aspects: le service donné au public et le coût de ce service. Je dis sans crainte d'être contredit que les chemins de fer du Canada donnent au pays un aussi bon service que celui de tout autre pays au monde. Si on se plaint, c'est de ce que le service est trop bon. (*Exclamations.*) J'entends des exclamations, mais on verra que j'ai raison dans un instant; d'ailleurs, j'aime les exclamations.

On compare souvent les chemins de fer des Etats-Unis aux nôtres. Je suis bien prêt, monsieur l'Orateur, à accepter la comparaison au nom des chemins de fer canadiens, y compris les deux grands réseaux et d'établir le parallèle entre le service qu'ils donnent et celui que donnent les chemins de fer américains. Il est vrai que pendant la guerre le service des chemins de fer aux Etats-Unis s'est trouvé désorganisé et les efforts faits pour fusionner un grand nombre de lignes qui n'avaient aucun intérêt commun sous une seule autorité gouvernementale ne firent qu'ajouter à la confusion. Pendant la guerre, les chemins de fer canadiens donnèrent un service bien supérieur à celui des Etats-Unis.

Je désire faire une autre remarque à ce point relativement aux chemins de fer canadiens et aux chemins de fer américains. Je ne dis pas que les chemins de fer de l'autre côté de la

frontière sont mal administrés; de fait, ils ne sont pas mieux administrés que les nôtres, mais leurs tarifs de transport sont plus élevés que ceux de nos chemins de fer canadiens. Lorsque quelqu'un parle de traverser la frontière pour améliorer sa situation ou lorsqu'il vante ce pays, qu'il sache qu'en allant là, la première chose qu'il constatera sera une augmentation d'environ 30 p. 100 dans les prix de transport. En fait de transport, en Canada, nous sommes trop bien servis pour notre population.

Maintenant que j'ai défendu le service que nous avons en Canada,—et je crois que personne ne se formalisera de ce que j'ai dit du service de nos deux chemins de fer,—je veux dire quelques mots des finances. Prenons d'abord notre revenu brut. Le revenu brut des chemins de fer nationaux du Canada a diminué; c'est ce qui est arrivé pour tous les chemins de fer et quelques chemins de fer des Etats-Unis ont fait faillite ces mois derniers bien que leurs tarifs fussent bien plus élevés que les nôtres. Cet état de choses s'est fait sentir dans le monde entier, je crois, et nous n'avons pas raison d'être pessimistes quant à nos chemins de fer parce qu'ils ont eu le même sort que les autres. La situation n'est ni meilleure ni pire, et j'appuie particulièrement sur ces derniers mots: ni pire; au contraire, nos chemins de fer se sont comportés incomparablement mieux que la majorité des chemins de fer de notre continent.

Je vais maintenant trouver dans les témoignages de nos deux présidents les raisons de la diminution des revenus bruts. Remarquez bien, je crois qu'au Pacifique-Canadien et au National-Canadien, dans la personne de M. Beatty et de sir Henry Thornton, nous avons deux présidents qui peuvent être comparés à n'importe quel président de tout autre chemin de fer aux Etats-Unis ou ailleurs dans le monde. J'en suis convaincu. Je cite donc mot pour mot les raisons données pour la diminution des revenus bruts. Sir Henry Thornton dit:

Les revenus bruts ont diminué de $17,547,305, soit 6.93 p. 100. Cette diminution s'explique par le mauvais état des affaires au Canada et ailleurs durant la plus grande partie de l'année. Le trafic fut plus considérable durant les trois premiers mois de l'année, que durant la période correspondante de 1923, mais les affaires diminuèrent au début d'avril et le fléchissement persista jusqu'à la fin de l'année. La récolte relativement faible dans l'Ouest canadien fut la cause principale de la diminution dans le volume du grain transporté à la tête des Grands lacs. Ce transport de grain fut beaucoup moindre que durant les trois derniers mois de 1923, période excessivement active, privant ainsi les affaires de l'appoint que donne généralement un fort mouvement de grain. Il faut aussi compter avec le penchant à conserver le grain au pays, ce qui créa une situation anormale et imprévue dans le monde des affaires.

[L'hon. M. Graham.]

Mes amis de l'Ouest n'ont peut-être pas besoin de cette explication, mais nous, de l'Est, ne comprenons pas cela si bien. Au début de 1924, vu l'abondance de la récolte de l'année précédente, on garda une grande quantité de grain pour l'expédier au printemps, et durant les trois premiers mois de 1924, les chemins de fer transportèrent beaucoup de grain de la récolte de l'année précédente.

M. FORKE: J'aimerais à faire remarquer au ministre que le grain est supposé être transporté à un taux moindre que le prix coûtant.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne suppose pas; je ne fais que donner les chiffres.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre donne les revenus bruts, dans tous les cas.

L'hon. M. GRAHAM: Comme le très honorable chef de l'opposition l'a dit, je parle des revenus bruts, non pas de ce qui a été laissé. Le transport du grain au commencement de 1924 fut beaucoup plus considérable qu'au commencement de 1925 et même qu'au commencement de 1923. Comme question de fait, l'importance de la récolte a une répercussion sur les chemins de fer. Il se peut qu'elle n'en ait pas autant sur le producteur, et cela pour la raison suivante: Il peut avoir une récolte moindre et un prix plus élevé et arriver au même résultat au point de vue de ses finances, mais c'est différent pour les chemins de fer, car ces derniers ne peuvent exiger pour le transport un prix basé sur ce que retire le fermier, mais ils ne font payer que selon la quantité transportée.

Qu'on me permette maintenant de citer les chiffres de M. Beatty:

Les revenus bruts ont diminué de $13,334,933. La diminution des revenus du transport s'explique en grande partie par celle du mouvement du grain et de la farine, surtout le premier, par suite de la faible récolte dans l'Ouest canadien. Il y a eu aussi une diminution notable dans le mouvement des produits manufacturés, par suite du fléchissement existant en Canada durant la plus grande partie de l'année. Dans ces conditions, vos administrateurs croient que les résultats de l'exploitation de la compagnie doivent être considérés comme satisfaisants.

Comme M. Beatty, je suis d'avis que le résultat de l'exploitation des deux chemins de fer doivent, dans les circonstances, être considérés comme satisfaisants. J'aimerais à donner quelques autres chiffres pour montrer comment ces deux présidents de chemins de fer s'y sont pris pour faire face à la situation en réduisant le coût du transport.

La longueur des lignes du National-Canadien était de 21,872 milles, et celle des lignes du Pacifique-Canadien, de 13,784 milles. Permet-

tez-moi de dire dès maintenant qu'on me pose souvent dans la Chambre des questions qui comportent des comparaisons entre les statistiques se rapportant au chemin de fer du Pacifique-Canadien et les chiffres relatifs au chemin de fer National-Canadien, les députés semblant oublier que la longueur du réseau national dépasse de moitié celle du Pacifique-Canadien, de sorte que l'on ne peut faire de comparaisons exactes. Ces statistiques, relatives aux deux voies ferrées, s'établissent comme suit:

1924

National-Canadien		Pacifique-Canadien
21,872	Parcours du réseau..	13,784
$235,588,182	Recettes brutes..	$182,502,156
$ 17,547,305	Diminution de ces recettes.. ..	$ 13,334,933
$218,343,031	Frais d'exploitation..	$145,274,914
$ 14,360,907	Diminution de ces frais.. ..	$ 13,083,165
$171,045,297	Recettes du trafic-marchandises	$123,505,139
$ 14,195,598	Diminution de ces recettes..	$ 10,794,416
52,498,614	Tonnes de marchandises transportées..	28,776,386
4,747,724	Diminution..	2,076,608

Recettes par tonne-mille

c.1.01	1924	c.0.98
c.0.99	1923	c.0.93
$ 37,233,998	Recettes du trafic voyageurs..	$ 33,900,667
$ 2,051,319	Diminution de ces recettes.. ..	$ 2,415,150
22,707,880	Voyageurs transportés..	14,153,500
975,901	Diminution..	496,927

Recettes par voyageur-mille

c.2.71	1924	c.2.66
c.2.71	1923	c.2.63
$ 3,595,261	Recettes provenant du transport des courriers..	$ 3,537,662
$ 52,183	Augmentation.. .. Diminution.	$ 34,709
$ 23,713,624	Recettes diverses..	$ 21,558,686
$ 1,352,570	Diminution de ces recettes.. ..	$ 90,657
$ 44,039,965	Entretien de la voie et des constructions..	$ 27,277,388
$ 738,479	Diminution..	$ 3,499,035
$ 47,972,444	Entretien du matériel..	$ 32,640,070
$ 4,203,875	Diminution..	$ 1,684,769
$110,085,033	Frais de transport..	$ 66,311,741
$ 10,217,416	Diminution..	$ 6,418,830

Coefficient d'exploitation

92.68%	1924	79.60%
91.92%	1923	80.86%

Ces chiffres, monsieur l'Orateur, pourront avoir de l'importance, un peu plus tard. Comme je l'ai fait remarquer au début de mon discours, on ne peut prendre les statistiques relatives à une année comme terme de comparaison pour juger l'exploitation ou les frais, même les dépenses imputables sur le capital. Mes honorables collègues remarqueront comment ces deux chemins de fer ont réduit les dépenses, l'un dans un sens et l'autre dans un autre sens. L'an prochain, ou pendant l'année courante, cette situation peut être exactement renversée, et ce que l'un pourra économiser sur le matériel, l'autre pourra l'économiser sur l'entretien de la voie et des constructions, et la situation sera renversée.

Passons à l'état des affaires de cette année. Le National-Canadien a réduit de $738,479 ses dépenses d'entretien des voies et des constructions. Le Pacifique-Canadien diminua ces dépenses de $3,499,035. On a dit l'an dernier, mais je ne sais pas si c'est dans cette Chambre, que le National-Canadien ne faisait rien cette année-là pour l'entretien de ses voies, quand en réalité il dépensait une somme énorme dans ce but, et qu'il devait nécessairement le faire. Mais on verra par les chiffres que j'ai énumérés que, nonobstant ces dépenses énormes faites l'an dernier pour l'entretien de la voie et des constructions, le National-Canadien a diminué ces dépenses seulement de $738,479. Le Pacifique-Canadien, employant des méthodes d'affaires tout aussi bonnes, réduisit ces dépenses de $3,499,035.

En ce qui concerne le matériel, la proportion est exactement renversée. Pour démontrer que l'administration des deux réseaux suit un programme analogue, le National-Canadien réduisit les dépenses de cette nature de $4,203,875, tandis que le Pacifique-Canadien réduisait les siennes de $1,684,769, la diminution totale sur ces deux chapitres étant de $4,942,354 dans le cas du National-Canadien et de $5,184,804 dans le cas du Pacifique-Canadien. Comme je l'ai fait remarquer il y a quelques instants, les frais de l'enlèvement de la neige sont fort considérables depuis quelques années. L'an dernier, l'économie réalisée dans les dépenses d'entretien de la voie et des constructions était due à la somme économisée relativement à l'enlèvement de la neige, soit plus d'un million.

Je désire indiquer à la Chambre comment le National-Canadien a dépensé chaque dollar, en comparant les années 1924 et 1923:

	1924	1923
	c.	c.
Entretien de la voie et des construction	20	19
Entretien du matériel..	22	23
Circulation..	03	02
Transport (rail)..	50	52
Diverses exploitations..	01	01
Générales..	04	03
Total..	$1 00	$1 00

Ces chiffres ne manqueront pas d'intéresser mes honorables collègues, quand ils voudront établir une comparaison entre les autres statistiques, pour savoir comment chaque dollar, ou la proportion de chaque dollar, fut distribué.

Je passe au coefficient d'exploitation. Nous avons naturellement dépensé beaucoup d'argent pour le National-Canadien, et je traiterai ce point dans quelques instants; mais le coefficient d'exploitation du National-Canadien, qui peut servir de base excellente pour se former une opinion, a diminué sans cesse, bien que cette année l'on remarque une très légère

augmentation due à la diminution des affaires tandis que les frais généraux demeurent les mêmes. Cela est dû, en grande partie, au montant très considérable de frais généraux que l'on ne peut réduire. Mais, comme le savent mes honorables collègues, plus le chiffre d'affaires est considérable, meilleur est le coefficient d'exploitation.

Prenons une période de trois années, commençant en 1920, alors que les réseaux n'étaient pas fusionnés.

Coefficient d'exploitation

	1920	1921	1922
	p. 100	p. 100	p. 100
Grand-Tronc..	96.17	95.53	87.94
Nord-Canadien	124.38	109.37	104.85
Réseau de l'Etat..	123.46	113.85	106.10
Grand-Tronc-Pacifique. .	170.34	124.21	123.18

Je voudrais maintenant me servir de ces chiffres pour en faire l'application aux réseaux fusionnés et devenus les chemins de fer nationaux canadiens. Je voudrais faire ainsi voir à la députation, comme je l'ai déclaré, que depuis 1920, sauf cette année à cause de circonstances plus difficiles, non seulement les divers réseaux autrefois gérés et administrés sous la surveillance du Gouvernement ont fait de meilleures affaires, mais que le coefficient d'exploitation du National-Canadien dans son ensemble, s'est aussi amélioré. En 1922, sous la fusion, ce coefficient était de 98.77, en 1923, de 91.92, et en dépit des difficultés rencontrées en 1924 il n'a été que de 92.68. Ce résultat, dans l'exploitation du réseau national, ne laisse pas d'être satisfaisant, et est de nature à encourager la population du pays.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a-t-il les chiffres correspondants pour le Pacifique-Canadien?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'ils sont dans l'autre relevé que j'ai fait consigner au hansard.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire remarquer, nombreux sont les députés qui se sont embrouillés relativement à la longueur des voies ferrées. C'est chose dont il faut tenir compte parce que, à part les signes desservies par la vapeur il y a aussi les lignes électriques, les lignes en territoire américain, et les propriétés qui, pour ainsi dire ne font pas partie du réseau proprement dit, comme, par exemple, le Vermont-Central. Il y a les lignes possédées directement ou affermées. J'ai fait faire un relevé des parcours qui donne toutes les explications, et en se reportant au compte rendu, les honorables députés pourront se renseigner sur la longueur du réseau. J'avais l'intention de donner lecture de ce relevé général du parcours, mais avec la permission de l'Assemblée et pour ne pas l'ennuyer, je vais me contenter de le faire insérer au hansard. Ce relevé général est comme suit:

Analyse de parcours

		Milles
Lignes à vapeur..	21,872 19	
Sous le contrôle de compagnies constituantes, mais exploitées séparément—		
Vermont-Central..	483 72	
Le chemin de fer des Mille-Iles. ..	6 00	
Lignes à vapeur..		22,361 66

Lignes électriques

		Milles
Lignes électriques du National-Canadien—		
Toronto Suburban.. .. .. .. 58 31		
Niagara, St. Catharines et Toronto.. .. .. 61 84		
	120 15	
Montréal et comtés-unis..	53 66	
Oshawa Railway Co.	9 43	
Total du réseau électrique.. ..		183 24
Total—tout le réseau..		22,544 90

	1923	1924	Changements
Lignes possédées.. ..	20,296 12	20,267 60	Dim. 28 52
Lignes louées..	1,448 72	1,503 70	Aug. 54 98
Droit de circulation..	106 05	100 89	Dim. 5 16
	21,850 89	21,872 19	

	1923	1924	Changements
Région de l'Atlantique	2,760 06	2,803 83	Aug. 43 75
Région du Centre..	7,830 91	7,669 24	Dim. 161 67
Réseau ouest du Grand-Tronc	991 69	991 69	.....
Région occidentale ..	10,268 21	10,407 43	Aug. 139 22
	21,850 89	21,872 19	
Augmentation nette du parcours en exploitation..			21 30 milles

ANNEXE A.

(Voir page 2886.)

CHEMIN DE FER NATIONAL DU CANADA

Relevé des diminutions et augmentations de parcours par divisions et régions des lignes appartenant au réseau, des lignes louées ou sous contrat et des lignes employées en vertu d'un droit de parcours

Territoire	Lignes appartenant au réseau		Lignes louées ou sous contrat		Droits de circulation		Remarques
	Augmentations	Diminutions	Augmentations	Diminutions	Augmentations	Diminutions	
Région de l'Atlantique—							
Division de Halifax	.....	16·79	.....	.....	.....	.....	H. & S. W. Ry., non employée de Granville à Port Wade.
Division de Halifax	.....	60·07	.....	.....	.....	.....	Correction.
Division de New Glasgow	.....	.....	60·53	.....	.....	.....	Inverness Ry. & Coal Co., prise le 1er avril 1924.
Division de l'île	0·66	.....	.....	.....	.....	.....	Diverses rectifications et corrections.
Division de Moncton	.....	0·08	.....	.....	.....	.....	Corrections diverses.
Division de Campbellton	.....	0·74	.....	.....	.....	.....	Corrections diverses.
Division d'Edmundston	0·24	.....	.....	.....	.....	.....	Corrections diverses.
	0·90	17·68	60·53	.....	.....	.....	Augmentation nette totale, Rég. de l'Atl. 43·75 milles.
Région centrale—							
Division de Lévis	0·15	.....	.....	.....	.....	.....	Corrections diverses.
Division de Lévis	.....	0·32	.....	.....	.....	.....	Correction du parcours sur les voies mixtes de Cadorna à la gare du Palais (C.P.R.), Québec.
Division du Saguenay	.....	0·23	.....	.....	.....	.....	Corrections diverses.
Division de Cochrane	.....	115·34	.....	.....	.....	.....	Transféré à la division de Hornepayne.
Division de Cochrane	.....	131·95	.....	.....	.....	.....	Transféré à la division de Port Arthur, région de l'Ouest.
Division de Cochrane	0·77	.....	.....	.....	.....	.....	Extension jusqu'à la subdiv. de Pagwa à Nakina.
Division de Montréal	.....	25·09	.....	.....	.....	.....	En partie démolie et non employée d'Allenby à Donnacona.
Division de Montréal	6·26	.....	.....	.....	.....	.....	Mise en exploitation d'un raccourci de Donnacona.
Division de Montréal	.....	0·25	.....	.....	.....	.....	Corrections diverses.
Terminus de Montréal	6·99	.....	.....	.....	.....	.....	Transféré à la division de St-Laurent.
Division du St-Laurent	.....	28·06	.....	.....	.....	.....	Démolie de Hemmingford à la frontière.
Division du St-Laurent	.....	.....	.....	.....	.....	2·53	Abandon du droit de parcours sur le ch. de fer D. & H.
Division du St-Laurent	.....	0·69	.....	.....	.....	.....	Transféré à la division des terminus de Montréal.
Division du St-Laurent	.....	.....	0·41	.....	.....	.....	Lignes louées du Central Vermont Ry., correction.
Division du St-Laurent	.....	.....	.....	2·17	.....	.....	Central Counties Ry., correction du parcours de la ligne Glen Robertson-Hawkesbury, une partie de la ligne à Hawkesbury servant de voie d'évitement.
Division de Belleville	.....	2·20	.....	.....	.....	.....	De Belleville-North à Belleville Harbour ne sert plus comme ligne principale, comprise dans les voies d'évitement dans le rapport de 1924.

ANNEXE A—*Suite.*

Territoire	Lignes appartenant au réseau		Lignes louées ou sous contrat		Droits de circulation		Remarques
	Augmentations	Diminutions	Augmentations	Diminutions	Augmentations	Diminutions	
Région centrale—Suite							
Division d'Ottawa	.....	.....	0·21	.....	.....	.....	Voie chevauchant le Pac.-Can. à Belleville, non rapportée auparavant.
Division d'Ottawa	.....	.....	0·01	.....	.....	.....	Bifurcation à Golden Lake, correction.
Division d'Ottawa	.....	0·06	.....	.....	.....	.....	Ajustements.
Division de Hornepayne (autrefois de Nippigon)	115·34	.....	.....	.....	.....	.....	Sub division de Kowkash, etc., passée de la division de Cochrane.
Division de Hornepayne (autrefois de Nippigon)	1·19	.....	.....	.....	.....	.....	Partie de voie à Foleyet, passée de la division de Capreol.
Division de Hornepayne (autrefois de Nippigon)	.....	0·02	.....	.....	.....	.....	Ajustements.
Division de Hornepayne (autrefois de Nippigon)	.....	.....	.....	.....	0·01	.....	Ligne payant droit de passage sur l'Algoma Central, à Oba et non rapportée auparavant.
Division de Capreol (autrefois de Nipissing)	.....	1·19	.....	.....	.....	.....	Partie de voie à Foleyet passée à la division de Hornepayne.
Division de Capreol (autrefois de Nipissing)	1·05	0·25	.....	.....	.....	.....	Augmentations et corrections: Todmorden à Washago, 0·28 milles; Oriole à Donland, 0·14 milles; bifurcation du croisement de Subdury, 0·45 milles; Divers, 0·18 milles.—Déduction; raccordement au T. & N. O. Ry. à North Bay, 0·25 milles.
Division de Capreol (autrefois de Nipissing)	.....	.....	.....	0·75	.....	.....	Partie de la ligne de Donland à Dovercourt prise sous contrat du Pac.-Can. mais non exploitée par le Nat.-Can.—compris au rapport de 1924 dans les longueurs de voies inutilisées.
Division de London	.....	2·84	.....	.....	.....	.....	Ligne déposée entre Harrisburg et Alford.
Division de London	0·34	.....	.....	.....	.....	.....	Nouvelle bifurcation au croisement de Lynden.
Division de St-Thomas	1·02	.....	.....	.....	.....	1·02	Voies sur le pont international passées des voies payant des droits de passages aux lignes appartenant au réseau.
Totaux	126·81	282·97	0·95	2·92	0·01	3·55	Diminution totale de la région centrale: 161·67 milles.
Division de l'Ouest—							
Division Lakehead	.....	1·63	.....	.....	.....	.....	Voie de Midway au croisement de l'avenue Empire (subdivision de Crest) rapportée inutilisée.
Division de Lakehead	0·12	.....	.....	.....	.....	.....	Corrections diverses.
Division de Lakehead	.....	.....	.....	.....	.....	0·53	Droits de passage sur le Pac.-Can. de l'avenue Syndicate à la gare du Pac.-Can., Fort-William et qui ne sont pas exercés Compris dans les longueurs de voies inutilisées.

Division de Port-Arthur	131·95						Pris de la division de Cochrane, région centrale.
Division de Port-Arthur		27·45					Du croisement de l'avenue Empire au croisement de Dog-River, (subdivision de Crest) voie rapportée inutilisée.
Division de Port-Arthur		2·79					Partie de la ligne à Transcona, transférée à la division de Winnipeg.
Division de Port-Arthur		0·06	0·02				Différentes corrections.
Division de Winnipeg Terminals	2·79						Transféré de la division Port-Arthur.
Division de Winnipeg Terminals	4·20						Transféré de la division Portage.
Division de Winnipeg Terminals		0·04		0·01			Corrections diverses.
Division de Portage		4·20					Transféré à la division Winnipeg Terminals.
Division de Portage		21·89					Sub-division Neepawa, Carberry, Rapid City & Rossburn, transférées à la division Brandon.
Division de Portage		0·90				0·05	Différentes voies de transbordement non comprises dans la voie principale transférées à voies de garage.
Division de Portage	158·15		102·11				Sub-division Miami, Carman, et Pleasant Point, transférées de la division Brandon.
Division de Portage	0·06		0·12				Corrections diverses.
Division de Brandon	271·89						Sub-division Neepawa, Carberry, etc., transférées de la division Portage.
Division de Brandon		158·15		102·11			Sub-div. Miami, etc., transférées de la division Portage.
Division de Brandon		0·03		0·21			Corrections diverses.
Division de Dauphin		38·08					Subd. Rhein, y compris la bifurcation Wroxton, transférée à la division Melville.
Division de Dauphin	0·43						Corrections diverses.
Division de Melville	38·08						Subd. Rhein, y compris la bifurcation Wroxton, transférée de la division Dauphin.
Division de Melville		0·51				0·01	Corrections diverses.
Division de Prince-Albert		0·26		0·76			Corrections diverses.
Division de Regina	38·17						Lignes nouvelles exploitées comme voies principales:—Hodgeville à Neidpath, 15·07 milles. Bifurcation du croisement à Gravelbourg, 0·22 milles. Peebles à Handsworth, 22·06 milles, bifurcation de Moosejaw, 0·19 milles. Bifurcation So. leg Body, 0·27 mls. Bifurcation à Talmage, 0·36 mls.
Division de Regina						1·05	Différentes voies de transbordement non comprises dans la voie principale transférées à voies de garage.
Division de Regina		0·06					Corrections diverses.
Division de Saskatoon				2·34			Différentes voies de transbordement non comprises dans la voie principale transférées à voies de garage,
Division de Saskatoon	0·94						Raccordement à Nutana 0·46 mls. Conn. à Yorath 0·22 et bifurcation à Tichfield 0·26 milles.
Division de Saskatoon	0·45			0·14			Corrections diverses.
Division de Calgary		0·28					Correction.
Division d'Edmonton		0·73				0·04	Corrections diverses.
Division d'Edson		0·06		0·26			Corrections diverses.
Division de Smithers		0·03					Corrections diverses.
Division de Kamloops	18·18						Refection de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, de Yelsum Rainbow, Conn.
Division de Kamloops		18·58					Abandon de la ligne du Nord-Canadien de Yelsum à Rainboe, Conn., devenue inactive après la réfection de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique.

ANNEXE A—*Fin.*

Territoire	Lignes appartenant au réseau		Lignes louées ou sous contrat		Droits de circulation		Remarques
	Augmentations	Diminutions	Augmentations	Diminutions	Augmentations	Diminutions	
Division de l'Ouest—Fin.							
Division de Kamloops	0·98						De Kamloops à la voie de garage du C.P.R. 0·76 milles. Bifurcation de la jonction Kamloops, 0·22 milles.
Division de Kamloops		0·01			0·06		Corrections diverses.
Division de l'île Vancouver	3·77						Ajouté au parcours de la subdivision Cowichan.
	670·16	525·74	102·25	105·83	0·06	1·68	Augmentation totale nette de voie dans la région ouest, 139·22 milles.

SOMMAIRE

Territoire	Lignes appartenant au réseau		Lignes louées ou sous contrat		Droits de circulation	
	Aug.	Dim.	Aug.	Dim.	Aug.	Dim.
Région de l'Atlantique	0·90	17·68	60·53			
Région du Centre	126·81	282·97	0·95	2·92	0·01	3·55
Région de l'Ouest	670·16	525·74	102·25	105·83	0·06	1·68
	797·87	826·39	163·73	108·75	0·07	5·23

	Aug. Milles	Dim. Milles
Dim. nette sur les lignes appartenant au réseau		28·52
Aug. nette sur les lignes louées	54·98	
Dim. nette sur les droits de parcours		5·16
	54·98	33·68
	33·68	
Aug. totale nette	21·30	

	Aug. Milles	Dim. Milles
Aug. nette de l'Atlantique	43·75	
Dim. nette, région du Centre		161·67
Aug. nette, région de l'Ouest	139·22	
	182·97	161·67
	161·67	
Aug. totale nette	21·30	

Bureau de l'ingénieur des Standards,
Montréal, 20 avril 1925.

Un point intéressant que je voudrais signaler à l'attention de la Chambre c'est celui de l'assurance. On peut penser que pour un réseau de l'étendue de celui des chemins de fer nationaux c'est une question importante. Naturellement, alors qu'elles étaient sous la direction du Gouvernement, les lignes de chemins de fer n'étaient pas assurées; c'est toujours le gouvernement du Canada qui s'occupe de cette assurance. Alors que j'eus l'honneur d'être ministre des Chemins de fer et des Canaux j'inaugurai un fonds d'assurances pour l'Intercolonial: le résultat fut qu'en 1911, après avoir payé toutes les pertes que la ligne eut à subir, il restait une balance assez forte au crédit du fonds d'assurance. Ce fonds avait été prélevé sur les recettes du chemin de fer. Certaines lignes faisant partie du réseau furent aussi partiellement assurées, sur un fonds qu'elles possédaient. D'autres payaient des sommes considérables aux compagnies d'assurances. Après une conférence à ce sujet et après avoir confié à un actuaire compétent l'examen des chiffres, l'administration du chemin de fer, de concert avec le département, en vint à la conclusion que le réseau était en mesure de suffire à l'assurance de tous les biens d'une compagnie, c'est-à-dire d'une compagnie d'importance moyenne, et qu'avec l'appui du Gouvernement, la compagnie pouvait, non seulement avoir sa propre assurance, mais même réaliser, de ce fait, beaucoup d'économies.

Le receveur général n'est pas chargé de fournir les fonds et le Dominion du Canada ne pourvoit pas au paiement de l'assurance par l'intermédiaire du receveur général, mais chaque année on verse à une caisse spéciale du réseau national, aux fins d'assurer la propriété, le montant des primes qui iraient à une compagnie. Des polices d'assurance contre l'incendie de quelque deux millions ou plus, émises par d'autres compagnies, sont encore en vigueur. Ces contrats expirent cette année, et nous allons les englober dans le fonds d'assurance des chemins de fer nationaux. Le système, je pense, donnera des résultats fort encourageants.

M. MACLEAN (York-Sud): Alors l'Etat a sa société d'assurance à lui?

L'hon. M. GRAHAM: Sous l'administration des chemins de fer nationaux. Les primes annuelles aux compagnies d'assurance de l'extérieur pour les risques qu'elles garantissent se montent à environ un million et demi. C'était un débours annuel en espèces. En outre, nous avons inscrit au compte des frais d'exploitation et porté à la réserve des assurances, des primes au chiffre de $130,000 par année. Un examen des primes, comme je l'ai signalé, révèle que ce système, quant aux propriétés du réseau, était fort profitable aux compagnies. Conséquemment, la compagnie résolut d'adopter ce qu'on appelle la caisse d'assurance. Les résultats du régime ont été jusqu'ici fort satisfaisants au point de vue du réseau national, comme on peut en juger par le fait que les pertes subies par le réseau entier en 1923 et 1924 n'ont été que de $679,050 et $420,250 respectivement, tandis que les primes d'assurance payées en espèces à des compagnies particulières s'élevaient à $1,050,-000 environ. Actuellement, l'argent ou les valeurs gardés dans le fonds d'assurance par les chemins de fer nationaux se montent à $4,-074,153, abstraction faite de la marine commerciale de l'Etat qui possède son propre fonds. Vous voyez par là la sagesse de la mesure, je pense, et, tout en inscrivant dans les dépenses le montant des primes, chaque année, nous avons en réalité l'argent dans le trésor, ou sinon, l'équivalent en bons. Sous l'administration Nord-Canadien, la prime d'assurance se résumait à une opération de comptabilité, il n'y avait pas de dépôt en espèces, mais dans le fonds d'assurance des chemins de fer nationaux il y a un dépôt en obligations du Gouvernement ou en argent.

M. MORRISON: Le ministre parle-t-il simplement de l'assurance contre l'incendie?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, sur la propriété.

M. ARTHURS: Sur quel compte les frais de ce service d'assurance sont-ils imputés?

L'hon. M. GRAHAM: Sur le compte des dépenses d'exploitation, je crois. Le service d'assurance est un service du réseau national. En réalité, on devrait solder les frais sur le fonds d'assurance, bien que je ne sois pas sûr si cela se fait ou non.

La députation a beaucoup entendu parler des difficultés qu'éprouvent en tous pays les compagnies de transport à faire face à la concurrence de l'automobile et de l'autobus amenée par l'amélioration des routes. Au premier abord, ce facteur peut paraître minime, mais la question est de grande importance et il faut la résoudre. Cette question se posera: les compagnies de chemins de fer au Canada devront-elles abandonner quelques-unes de leurs lignes ordinaires et établir un service d'autobus sur de petits parcours, ou bien remplacer leurs trains à la vapeur sur des parcours un peu plus longs par des wagons électriques ou automobiles, au lieu des locomotives à la vapeur et des trains réguliers plus dispendieux? C'est un problème que tous les chemins de fer du monde sont à étudier. Il ne faut pas songer à bannir l'autobus. On ne

peut pas défendre aux gens de se promener dans leurs autos et leur prescrire de voyager en chemin de fer. Il ne s'agit pas de chercher à enrayer la circulation par automobile ou camion-automobile, mais de réduire par ailleurs les frais de transport des compagnies ferroviaires. La députation apprendra avec surprise que, pour le service des voyageurs seulement, l'automobile a fait perdre, l'an dernier, 24 millions aux compagnies de chemins de fer. La part du réseau national dans cette somme est 8 millions et plus, et si vous ajoutez un million et trois quarts pour les lignes des Etats-Unis, vous constatez que les chemins de fer nationaux ont perdu, l'an dernier, du fait de l'auto, pour le service des voyageurs seulement, un revenu brut d'environ 10 millions.

M. CAMPBELL: Comment obtient-on ces chiffres?

L'hon. M. GRAHAM: C'est M. G. T. Bell, adjoint du vice-président du service des voyageurs au réseau national qui a préparé ces chiffres; il a fait une étude et dressé une comparaison touchant le transport dans certaines localités. Pour le seul transport du lait, les chemins de fer nationaux ont perdu l'an dernier, je crois, pour $130,000 sur leurs affaires antérieures. M. Bell a fait une étude attentive de la situation et je fais aussi bien de lire son exposé sur ce point: ce sera une réponse à la question de mon honorable ami.

Je vais lire la première page d'un rapport que j'ai ici, dû à M. Bell; si la Chambre me le permet, je le passerai au service sténographique, ainsi que l'opinion écrite d'autres directeurs de chemins de fer. On verra qu'il ne s'agit point de faire disparaître les autobus, ce qui est impossible, mais de substituer un moyen de locomotion moins dispendieux que les locomotives à vapeur et les trains ordinaires. Voici ce que dit M. Bell:

Concurrence des véhicules à moteur

M. G. T. Bell, assistant exécutif du vice-président des services du trafic du réseau national des chemins de fer estime que les autos, automobiles et auto-camions) ont enlevé, en 1923, aux chemins de fer canadiens des affaires évaluées à $24,276,651, et plus encore l'année dernière, parce que les automobiles déclarées sont passées de 566,486, qu'elles étaient en 1923, à 639,-114.

La perte indiquée intéresse seulement le trafic-voyageurs. Les chemins de fer nationaux y figurent pour $8,081,477. Il faut y ajouter $1,747,587 perdus sur nos lignes américaines, portant la perte estimative totale en recettes du trafic-voyageurs à $9,829,064 pour le réseau entier.

M. Bell examine également dans son rapport les effets de la concurrence faite par les camions automobiles au trafic des messageries. Il existe six compagnies à Montréal et soixante-seize à Toronto qui exercent l'industrie du transport par auto-camions. A Hamilton quatorze sociétés exploitent de trois à cinq camions chacune.

[L'hon. M. Graham.]

Grâce à leurs frais d'exploitation qui sont inférieurs, les sociétés de camionnage, pouvant choisir les transports les plus avantageux, sont en mesure d'établir des tarifs de 25 à 35 p. 100 plus bas que ceux des chemins de fer. Leurs frais d'exploitation portent presque exclusivement sur l'entretien de leurs voitures et sur les salaires de leurs employés, sans qu'il leur en coûte rien pour l'usage des routes publiques, sauf une légère taxe. Il n'est pas facile d'indiquer le montant des pertes mais on peut dire que sur le seul transport du lait elle se chiffre par environ $125,000 par année. On peut affirmer que les bidons de lait, transportés autrefois sur les trains de voyageurs dans un rayon de 30 milles, sont confiés maintenant aux sociétés de camionnage.

M. Bell a constaté que (214) deux cent quatorze services d'autobus desservent un territoire traversé par les lignes du réseau national et effectuent un parcours de 385,440 milles. Sur 22,348 milles parcourus par les lignes nationales, les autobus desservent 3,332 milles, soit à peu près 15 p. 100.

Au cours de l'année 1924, il est entré en Canada 1,524,166 automobiles venant des Etats-nis, et 162,475 voitures canadiennes sont allées aux Etats-Unis. On évalue la perte causée de ce fait aux lignes du réseau national canadien à $2,900,000. Dans l'Ontario seulement, en 1923, on relève 9,523 déclarations d'automobiles par des commis voyageurs. On se sert de ces voitures pour aller d'une ville à l'autre plus rapidement qu'avec les trains de chemins de fer.

Je passe au personnel du hansard un relevé des opinions exprimées par d'autres industriels de chemins de fer.

Concurrence des automobiles aux chemins de fer.—L. V. Loree, président du conseil d'administration du chemin de fer du Sud de Kansas-City, déclare ce qui suit au sujet de la concurrence faite par les automobiles:

Les Etats-Unis possèdent un parcours total de voies ferrées évalué à 253,000 milles. A cause de l'épuisement des sources de trafic pour lesquelles elles furent construites; à cause de la concurrence de lignes supérieurement aménagées et à cause des effets désastreux de la concurrence livrée par les autos, il faudrait cesser l'exploitation de 30,000 milles de voies ferrées.

Le *Railway Age* du 14 mars publie un long article sur les effets de la concurrence que livrent les transports par automobiles aux chemins de fer des Etats-Unis, 1re classe, pendant les années de 1920 à 1924 inclusivement. On extrait les passages suivants:

"Le nombre des voyageurs transportés en 1924 a diminué de 24 p. 100 et le trafic kilométrique des voyageurs est inférieur de 23 p. 100 à celui de 1920. Cependant, les chemins de fer ont maintenu au même point leurs services des voyageurs. Ceux-ci ont été légèrement réduits en 1921, 22 et 23; mais en 1924 les trains-milles n'étaient diminués que de 0.5 p. 100 par rapport à ceux de 1920, et même le nombre de wagons-milles avait encore augmenté. Il en résulta une diminution fort appréciable du nombre des voyageurs par train et par wagon. Le chiffre moyen des voyageurs par train en 1920 était de 84, et en 1924, de 65. L'indice moyen des voyageurs par wagon était près de 20 en 1920 et de 15 en 1924. . .

"Si les chemins de fer, au tarif moyen en vigueur en 1924, qui était 8½ p. 100 plus haut qu'en 1920, avaient transporté autant de voyageurs, qu'en 1920, les recettes auraient dépassé de $317,000,000 les résultats précédents. C'est plus que le montant des dividendes distribués par les lignes de 1re classe en n'importe quelle année après 1917. Il est tout à fait logique de conclure que sans l'intervention d'un facteur nouveau qui est venu interrimpre la marche ascentionnelle du trafic des voyageurs, celui de 1924 eut excédé les résultats de 1920. Une seule fois dans toute l'histoire des chemins de fer américains on a dû constater une diminution du trafic-voyageurs plus de quatre ans de suite, et encore cette fois-là la diminution a-t-elle été légère.

"Les faits établissent que le trafic-voyageurs et les recettes ont grandement diminué, sans réduction correspondante dans les services, et il en est résulté, malgré le maintien presque intégral des anciens tarifs, une baisse prononcée des recettes par train kylométrique et par wagon-kylométrique. Les tarifs-marchandises ont été beaucoup réduits depuis 1921, mais on n'a presque pas touché au tarif des voyageurs. Pourtant, en 1921 les recettes du trafic-voyageurs égalaient 29½ p. 100 des recettes du trafic-marchandises, tandis qu'en 1924 elles leur étaient inférieures de 25 p. 100.

"On convient généralement que les pertes causées aux chemins de fer par les automobiles proviennent surtout des petits parcours effectués. Cela n'est pas entièrement vrai pour ces dernières années. Le parcours moyen effectué par voyageur en chemin de fer est passé de 30 milles en 1914 à 38 milles en 1920. L'augmentation est sans doute due à ce fait que les pertes du trafic ont eu lieu pour les parcours brefs. Depuis 1920 le parcours moyen a successivement diminué et augmenté et ne dépasse que très peu le parcours précédent. A la suite de la construction de routes à pavé dur, dans tout le territoire les pertes se sont à peu près égalées pour les distances longues et courtes. Les chemins de fer n'ont-ils pas commis une faute en maintenant intacts leurs services de voyageurs en présence d'une diminution de trafic. Les automobiles leur ont enlevé des affaires principalement parce qu'elles peuvent circuler à toute heure. Si les chemins de fer avaient réduit le nombre des trains, leurs pertes auraient été encore plus grandes. Ils ont du reste rencontré une forte opposition, sur plusieurs lignes, de la part du public et des autorités, lorsqu'ils ont voulu diminuer le nombre des trains.

"Le problème que présente pour les chemins de fer la perte de trafic est des plus importants; mais on n'en voit pas encore la solution possible. Ce qu'il faudrait pour le moment est l'extension, sur les lignes à faible trafic, d'un service qui, tout en satisfaisant aux besoins réels, coûterait moins chers que l'emploi de trains locaux attelés de locomotives à vapeur. Il serait, apparemment, plus facile de trouver moyen de réduire le coût du service des voyageurs que de livrer concurrence aux automobiles.

Je n'ai rien à ajouter à ces considérations. Le problème mérite notre attention la plus sérieuse. Je réclame l'indulgence de la Chambre afin de faire consigner dans les colonnes du hansard d'autres tableaux, mais avant d'y arriver, j'ai encore une observation à faire. Voici: Avant que les divers systèmes de comptabilité des chemins de fer nationaux canadiens eussent été fusionnés, il était facile de se rendre compte du bilan d'exploitation des différentes lignes qui composaient le réseau tout entier. Or, c'est peut-être la dernière année que l'on pourra le faire, car j'ai fait préparer le bilan de manière à faire voir les résultats obtenus par les diverses parties constituantes du National-Canadien pour que n'importe quel honorable membre soit en mesure de comparer les résultats de l'exploitation des diverses compagnies de chemins de fer qui constituent le réseau National, y compris le Vermont-Central. Le premier document fait voir le bilan d'exploitation du réseau du National-Canadien dont les honorables membres ont déjà reçu un exemplaire imprimé et auquel nous avons ajouté les résultats de l'exploitation du Vermont-Central. L'exploitation de ce dernier chemin de fer s'est soldée par des recettes nettes de $1,082,624. Ce surplus d'exploitation toutefois fut réduit à $229,206 par suite des taxes et des frais autres que ceux de l'exploitation, tels que loyers, et le reste, sans tenir compte des frais obligatoires. Or, les frais obligatoires du Vermont-Central s'élevant à $1,126,269, le bilan de ce chemin de fer, déduction faite des frais obligatoires, indique un déficit de $897,062. Cette somme doit donc être ajoutée au déficit de $54,810,419 résultant de l'exploitation du réseau du National-Canadien, ainsi que le fait voir le rapport déposé entre les mains des honorables députés. Le déficit global s'élève donc à la somme de $55,757,481.

Le second état concerne exclusivement l'exploitation des lignes canadiennes. Ces lignes comprennent la compagnie du Grand-Tronc du Canada, l'ancien réseau du Nord-Canadien, les chemins de fer de l'Etat et le Grand-Tronc-Pacifique. Maintenant, je citerai encore quelques chiffres de nature à encourager les honorables députés. L'ancien réseau du Nord-Canadien, les chemins de fer de l'Etat et le Grand-Tronc-Pacifique accusent une certaine amélioration quant aux résultats d'exploitation; les recettes du Nord-Canadien et des chemins de fer de l'Etat accusent chacun une augmentation de $1,500,000. Les recettes d'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique ont augmenté de $329,000. On constatera que le bilan des lignes canadiennes du Grand-Tronc est peu satisfaisant comparativement à celui de l'année dernière; déduction faite de tous les frais, le déficit accuse une augmentation d'environ 6 millions. Et ce chiffre ne tient aucun compte des intérêts qui pourraient être convenablement imputables sur les anciens réseaux du Nord-Canadien ou du Grand-Tronc-Pacifique qui sont financés par la compagnie de chemin de fer National du Canada; cet aspect du bilan a été rectifié par les remaniements nécessaires dans les recettes provenant d'autres sources que de l'exploitation avant que les frais ne soient acquittés.

Le troisième état a trait aux résultats de l'exploitation des lignes du National-Canadien aux Etats-Unis. En chiffres ronds, les recettes de l'année dernière accusent une diminution de 4 millions de dollars comparativement à l'exercice 1923; les recettes nettes se sont élevées à $5,480,162 contre $8,580,100 pour l'exercice précédent. Or, l'état en question renferme un passage intéressant pour ceux qui se souviennent d'avoir entendu vanter à maintes reprises la merveilleuse prospérité dont jouissent nos voisins du sud. Voici:

Ce sont les lignes de l'ouest du Grand-Tronc desservant les régions industrielles dans le voisinage de Détroit et de Chicago qui ont éprouvé les plus fortes diminu-

tions de recettes. Les lignes du Grand-Tronc qui sillonnent la Nouvelle-Angleterre accusent un déficit d'exploitation de $482,575 pour l'année écoulée comparativement à $491,702 pour 1923.

Les taxes et les prix d'affermage grevant l'exploitation des lignes de l'ouest du Grand-Tronc représentent de fortes sommes et nous ferons observer que les recettes nettes de $5,480,162 provenant de l'exploitation sont converties en un déficit de $2,818,727 avant même que les frais obligatoires aient été acquittés. En tenant compte des frais obligatoires, le déficit total de l'exploitation des lignes des Etats-Unis s'élève à $3,721,258.55, soit une augmentation de $1,002,178.69.

Avec le consentement de la Chambre, je ferai consigner ces états dans les colonnes du hansard. Ils se passent de commentaires.

ANNEXE B.

(Voir page 2988.)

TABLEAU N° 1

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS

(Y compris le Vermont-Central)

ETAT DES RECETTES

EXERCICES CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1924 ET 1923

Recettes brutes d'exploitation

	1924	1923
Lignes du ch. de fer National-Canadien au Canada	$ 201,224,493 13	$ 214,787,207 46
Lignes du ch. der fe National-Canadien aux Etats-Unis	34,363,689 42	38,348,280 15
Total des ch. de fer Nationaux-Canadiens	235,588,182 55	253,135,487 61
Chemin de fer Vermont-Central	8,380,752 39	8,627,980 41
Total	$ 243,968,934 94	$ 261,763,468 02

Dépenses brutes d'exploitation

Lignes du ch. de fer National-Canadien au Canada	$ 189.460,403 90	$ 202,936,658 84
Lignes du ch. de fer National-Canadien aux Etats-Unis	28,883,527 17	29,768,179 69
Total des ch. de fer Nationaux-Canadiens	218,343,931 07	232,704,838 53
Chemin de fer Vermont-Central	7,298,127 43	7,677,080 80
Total	$ 225,642,058 50	$ 240,381,919 33

Revenu net ou déficit de l'exploitation

Lignes du ch. de fer National-Canadien au Canada	$ 11,764,089 23	$ 11,850,548 62
Lignes du ch. de fer National-Canadien aux Etats-Unis	5,480,162 25	8,580,100 46
Total des ch. de fer Nationaux-Canadiens	17,244,251 48	20,430,649 08
Chemin de fer Vermont-Central	1,082,624 96	950,899 61
Total	$ 18,326,876 44	$ 21,381,548 69

Taxes accumulées, revenus non recouvrables et opérations diverses

Lignes du ch. de fer National-Canadien au Canada	$ 3,471,164 64	$ 2,895,493 42
Lignes du ch. de fer National-Canadien aux Etats-Unis	1,538,069 82	1,261,916 85
Total des ch. de fer Nationaux-Canadiens	5,009,234 46	4,157,410 27
Chemin de fer Vermont-Central	230,656 79	243,696 02
Total	$ 5,239,891 25	$ 4,401,106 29

Total des recettes ou du déficit d'exploitation

Lignes du ch. de fer National-Canadien au Canada	$ 8,292,924 59	$ 8,955,055 20
Lignes du ch. de fer National-Canadien aux Etats-Unis	3,942,092 43	7,318,183 61
Total des ch. de fer Nationaux-Canadiens	12,235,017 02	16,273,238 81
Chemin de fer Vermont-Central	851,968 17	707.203 59
Total	$ 13,086,985 19	$ 16,980,442 40

TABLEAU N° 1—*Fin*

Recettes autres que celles de l'exploitation

Lignes du ch. de fer National-Canadien au Canada	$ 9,298,130 99	$ 6,350,039 31
Lignes du ch. de fer National-Canadien aux Etats-Unis	*6,769,820 09*	*9,121,629 11*
Total des ch. de fer Nationaux-Canadiens	2,537,310 90	*2,771,589 80*
Chemin de fer Vermont-Central	*622,761 59*	*843,976 95*
Total	$ 1,914,549 31	$ *3,615,566 75*

Total des recettes ou déficit avant défalcation des frais obligatoires

	1924	1923
Lignes du ch. de fer National-Canadien au Canada	$ 17,591,055 58	$ 15,305,094 51
Lignes du ch. de fer National-Canadien aux Etats-Unis	*2,818,727 66*	*1,803,445 50*
Total des ch. de fer Nationaux-Canadiens	14,772,327 92	13,501,649 01
Chemin de fer Vermont-Central	229,206 58	*136,773 36*
Total	$ 15,001,534 50	$ 13,364,875 65

Frais obligatoires

Lignes du ch. de fer National-Canadien au Canada—		
Intérêts dus au public	$ 37,459,173 25	$ 34,125,745 92
Intérêts dus au gouvernement	31,271,043 00	30,157,943 67
	68,730,216 25	64,283,689 59
Lignes du ch. de fer National-Canadien aux Etats-Unis—		
Intérêts dus au public	902,530 89	915,634 36
Chemins de fer nationaux du Canada	$ 69,632,747 14	$ 65,199,323 95
Vermont Central, dus au public	538,922 04	498,287 61
" " dus au National-Canadien	587,347 05	446,614 78
	1,126,269 09	944,902 39
Total, C.-N. et C.-V	$ 70,759,016 23	$ 66,144,226 34

Total des déficits

Lignes du ch. de fer National-Canadien au Canada	$ *51,139,160 67*	$ *48,978,595 08*
Lignes du ch. de fer National-Canadien aux Etats-Unis	*3,721,258 55*	*2,719,079 86*
Total des ch. de fer Nationaux-Canadiens	*54,860,419 22*	*51,697,674 94*
Chemin de fer Vermont-Central	*897,062 51*	*1,081,675 75*
Total, déficit	$ *55,757,481 73*	$ *52,779,350 69*

NOTE.—Dans ces tableaux, les statistiques de 1923 sont exposées de façon différente afin de permettre d'établir une comparaison plus exacte avec la méthode de comptabilité en vigueur en 1924. Le résultat final n'en est pas modifié, cependant.

TABLEAU N° 2

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS

Lignes du Canada

ETAT DES RECETTES

EXERCICES ÉCOULÉS LE 31 DÉCEMBRE 1924 ET 1923

Recettes brutes d'exploitation

	1924	1923
Chemin de fer National-Canadien (y compris G.T.R. au Canada)	80,402,154 45	$ 89,749,404 97
Réseau du Canadian Northern	58,100,383 07	60,216,771 82
Réseau de l'Etat	43,206,625 72	44,809,781 66
Réseau du Grand-Tronc-Pacifique	19,515,329 89	20,011,249 01
Réseau des chemins de fer nationaux du Canada	$ 201,224,493 13	$ 214,787,207 46

TABLEAU N° 2 —*Suite*

Frais d'exploitation

Chemin de fer National-Canadien (y compris G.T.R. au Canada)	$ 66,326,773 44	$ 72,075,700 29
Réseau du Canadian Northern	59,012,363 64	62,810,576 31
Réseau de l'Etat	41,858,398 43	44,962,554 84
Réseau du Grand-Tronc-Pacifique	22,262,868 39	23,087,827 40
Réseau des chemins de fer nationaux au Canada	$ 189,460,403 90	$ 202,936,658 84

Revenu ou déficit net d'exploitation des réseaux

Chemin de fer National-Canadien (y compris G.T.R. au Canada)	$ 14,075,381 01	$ 17,673,704 68
Réseau du Canadian Northern	*911,980 57*	*2,593,804 49*
Réseau de l'Etat	1,348,227 29	*152,773 18*
Réseau du Grand-Tronc-Pacifique	*2,747,538 50*	*3,076,578 39*
Réseau des chemins de fer nationaux au Canada	$ 11,764,089 23	$ 11,850,548 62

Impôts accumulés, recettes non recouvrables et diverses opérations

Chemin de fer National-Canadien (y compris G.T.R. au Canada)	$ 1,686,130 15	$ 1,337,608 37
Réseau du Canadian Northern	1,083,511 57	988,414 70
Réseau de l'Etat	140,744 59	59,186 12
Réseau du Grand-Tronc-Pacifique	560,778 33	510,284 23
Réseau des chemins de fer nationaux au Canada	$ 3,471,164 64	$ 2,895,493 42

Revenu ou déficit total d'exploitation

Chemin de fer National-Canadien (y compris G.T.R. au Canada)	$ 12,389,250 86	$ 16,336,096 31
Réseau du Canadian Northern	*1,995,492 14*	*3,582,219 19*
Réseau de l'Etat	1,207,482 70	*211,959 30*
Réseau du Grand-Tronc-Pacifique	*3,308,316 83*	*3,586,862 62*
Réseau des chemins de fer nationaux au Canada	$ 8,292,924 59	$ 8,955,055 20

Recettes étrangères à l'exploitation ou charges nettes

Chemin de fer National-Canadien (y compris G.T.R. au Canada)	$ 5,310,520 02	$ 2,857,915 34
Réseau du Canadian Northern	1,545,671 30	1,844,648 29
Réseau de l'Etat	103,135 54	*3,983 96*
Réseau du Grand-Tronc-Pacifique	2,338,804 13	1,651,459 64
Réseau des chemins de fer nationaux au Canada	$ 9,298,130 99	$ 6,350,039 31

Total des recettes ou du déficit sans les frais obligatoires

Chemin de fer National Canadien (y compris G.T.R. au Canada)	$ 17*6*699,770 88	$ 19,194,011 65
Réseau du Canadian Northern	*449,820 84*	*1,737,570 90*
Réseau de l'Etat	1,310,618 24	*215,943 26*
Réseau du Grand-Tronc-Pacifique	*969,512 70*	*1,935,402 98*
Réseau des chemins de fer nationaux au Canada	$ 17,591,055 58	$ 15,305,094 51

Frais obligatoires

	1924	1923
Réseau des chemins de fer Nationaux (y compris G.-T. au Canada):—		
Intérêts dus au public	$ 17,841,521 04	$ 14,179,129 26
Intérêts dus au Gouvernement	6,673,459 11	5,999,898 75
	$ 24,514,980 15	$ 20,179,028 01
Réseau du Nord-Canadien—		
Intérêts dus au public	$ 15,188,695 13	$ 15,517,659 58
Intérêts dus au Gouvernement	19,528,454 19	18,701,675 52
	$ 34,717,149 32	$ 34,219,335 10

TABLEAU N° 2—*Fin*

Réseau du Grand-Tronc-Pacifique—		
Intérêts dus au public	$ 4,428,957 08	$ 4,428,957 08
Intérêts dus au Gouvernement	2,203,724 37	2,823,801 42
Intérêts sur les certificats de liquidateurs	2,865,405 33	2,632,567 98
Chemins de fer nationaux canadiens	$ 9,498,086 78	$ 9,885,326 48
Total du déficit	$ 68,730,216 25	$ 64,283,689 59

Déficit total

Chemin de fer National-Canadien (y compris le G.-T. au Canada)	$ *6,815,209 27*	$ *985,016 36*
Réseau du Nord-Canadien	*35,166,970 16*	*35,956,906 00*
Réseau de l'Etat	1,310,618 24	*215,943 26*
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	*10,467,599 48*	*11,280,729 46*
Chemins de fer nationaux canadiens	$ *51,139,160 67*	$ *48,978,595 08*

NOTE—Les déficits sont indiqués en italiques.

TABLEAU N° 3

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS

Lignes des Etats-Unis

RECETTES

DES ANNÉES ÉCOULÉES LE 31 DÉCEMBRE 1924 ET 1923

Recettes brutes d'exploitation

	1924	1923
Lignes du Grand-Tronc dans la Nouvelle-Angleterre	$ 2,595,230 08	$ 3,515,000 00
Lignes du Grand-Tronc dans l'Ouest	29,591,984 53	32,471,522 74
Ch. de fer de Duluth à Winnipeg et au Pacifique	2,176,474 82	2,361,757 41
Ch. de fer Nationaux-Canadiens aux E.-U	$ 34,363,689 42	$ 38,348,280 15

Dépenses d'exploitation

Lignes du Grand-Tronc dans la Nouvelle-Angleterre	$ 3,077,805 13	$ 4,006,702 84
Lignes du Grand-Tronc dans l'Ouest	23,881,316 76	23,679,714 70
Ch. de fer de Duluth à Winnipeg et au Pacifique	1,924,405 28	2,081,762 15
Ch. de fer Nationaux-Canadiens aux E.-U	$ 28,883,527 17	$ 29,768,179 69

Recettes nettes ou déficit de l'exploitation

Lignes du Grand-Tronc dans la Nouvelle-Angleterre	$ *482,575 05*	$ *491,702 84*
Lignes du Grand-Tronc dans l'Ouest	5,710,667 77	8,791,808 04
Ch. de fer de Duluth à Winnipeg et au Pacifique	252,069 53	279,995 26
Ch. de fer Nationaux-Canadiens aux E.-U	$ 5,480,162 25	$ 8,580,100 46

Arrérages d'impôts, recettes irrécouvrables et opérations diverses

Lignes du Grand-Tronc dans la Nouvelle-Angleterre	$ 215,088 62	$ 196,809 00
Lignes du Grand-Tronc dans l'Ouest	1,215,177 96	946,068 69
Ch. de fer de Duluth à Winnipeg et au Pacifique	107,803 24	119,039 16
Ch. de fer Nationaux-Canadiens aux E.-U	$ 1,538,069 82	$ 1,261,916 85

TABLEAU N° 3—*Fin*

Recette totale de l'exploitation ou déficit constaté

Lignes du Grand-Tronc dans la Nouvelle-Angleterre	$ 697,663 67	$ 688,511 84
Lignes du Grand-Tronc dans l'Ouest	4,495,489 81	7,845,739 35
Ch. de fer de Duluth à Winnipeg et au Pacifique	144,266 29	160,956 10
Ch. de fer Nationaux-Canadiens aux E.-U	$ 3,942,092 43	$ 7,318,183 61

Recettes ne provenant pas de l'exploitation

Lignes du Grand-Tronc dans la Nouvelle-Angleterre	$ 1,244,895 65	$ 1,874,456 34
Lignes du Grand-Tronc dans l'Ouest	5,594,937 06	7,174,471 63
Ch. de fer de Duluth à Winnipeg et au Pacifique	79,013 62	72,701 14
Ch. de fer Nationaux-Canadiens aux E.-U	$ 6,760,820 09	$ 9,121,629 11

Recettes totales ou déficit avant l'acquittement des charges permanentes

Lignes du Grand-Tronc dans la Nouvelle-Angleterre	$ 1,942,559 32	$ 2,562,968 18
Lignes du Grand Tronc dans l'Ouest	1,099,448,25	671,267 72
Ch. de fer de Duluth à Winnipeg et au Pacifique	223,279 91	88,254 96
Ch. de fer Nationaux-Canadiens aux E.-U	$ 2,818,727 66	$ 1,803,445 50

Frais obligatoires

	1924	1923
Lignes du Grand-Tronc en Nouvelle-Angleterre—		
Intérêts dus au public	$.....	$.....
Intérêts dus au Gouvernement	.....	.....
Lignes du Grand-Tronc dans l'Ouest—		
Intérêts dus au public	622,330 89	635,114 64
Intérêts dus au Gouvernement	.....	.....
Duluth, Winnipeg et Pacifique—		
Intérêts dus au public	280,200 00	280,519 72
Intérêts dus au Gouvernement	.....	.....
Ch. de fer nationaux-canadiens aux E.-U	$ 902,530 89	$ 915,634 36

Déficit total

Lignes du Grand-Tronc dans la Nouvelle Angleterre	$ 1,942,559 32	$ 2,562,968 18
Lignes du Grand-Tronc dans l'Ouest	1,721,779 14	36,153 08
Duluth, Winnipeg et Pacifique	56,920 09	192,264 76
Chemins de fer nationaux-canadiens aux E.-U	$ 3,721,258 55	$ 2,719,079 86

Et à cette étape de mes remarques, monsieur l'Orateur, puis-je faire observer, qu'en certains milieux, on a confondu l'intérêt sur la dette et l'accumulation des frais généraux. Les deux journaux de la capitale sont bien disposés envers le réseau du National-Canadien et le régime de la nationalisation; ils traitent avec impartialité l'administration du réseau national. Cependant, au cours d'un article que je vais citer, le *Citizen* fait une erreur en ce qui regarde l'intérêt dû au public. Voici le passage que je relève dans un récent éditorial du *Citizen*:

> Le peuple canadien doit verser cette année une somme de $54,860,419 aux particuliers qui détiennent les obligations des chemins de fer, en sus de tous les profits réalisés par l'exploitation du réseau national.

Le déficit s'élève à la somme de $54,860,419, mais il faut inclure dans ce montant $31,271,043 qui sont dus à l'Etat.

[L'hon. M. Graham.]

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est là le montant qui est dû à l'Etat. Cependant, si vous ajoutez à cela les sommes dues au public, vous dépassez de beaucoup ce chiffre de 54 millions.

L'hon. M. GRAHAM: Je l'ai expliqué tout à l'heure, la somme globale s'élève à 69 millions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parfaitement.

L'hon. M. GRAHAM: Je tente de faire voir l'erreur que l'on a commise de ce chef. Dans les comptes publics du Canada, on trouvera l'état en détail des sommes qui sont dues et à l'Etat et au public. Or, la situation se résume à ceci: La somme totale payable au public et imputable sur les frais généraux s'élève à $38,361,704 et non à 54 millions. Or, le réseau a contribué $12,235,071 provenant des recettes

d'exploitation au paiement des intérêts. Cependant, les chemins de fer nationaux fournissent plus que ce montant. Ils ont à leur crédit un reliquat de $2,537,310.90 provenant d'autres recettes que de l'exploitation, c'est-à-dire du prix d'affermage et de diverses autres sources de cette nature.

En réalité, le montant d'intérêt dû au public, soit de $38,361,704, est réduit des $14,772,327 que représentent les recettes du National-Canadien même. La balance, $23,589,377, représente la somme que le réseau national a été obligé de trouver pour compléter ses paiements d'intérêt au public.

L'hon. M. MANION: Le ministre veut-il répéter ces deux montants d'intérêt que doit le chemin de fer au Gouvernement et au public?

L'hon. M. GRAHAM: L'intérêt dû au Gouvernement est de $31,271,043, et au public, de $38,361,704. Je m'aventure peut-être sur un terrain dangereux en parlant de cet intérêt, parce que je ne suis ni comptable ni expert en chemins de fer, et je ne prétends nullement être versé dans les chiffres. Mais, franchement, l'une de nos difficultés aujourd'hui est que nous sommes forcés d'acquitter un intérêt composé. J'ai eu de nombreuses discussions au sujet de la sagesse de cette conduite, mais je vais essayer d'expliquer mon point de vue. Cet année, nous avons un déficit résultant absolument des intérêts à payer. Nous empruntons pour nous libérer du principal, y compris cet intérêt, et nous payons l'intérêt sur l'argent que nous empruntons. Par conséquent, nous payons l'intérêt sur l'intérêt de nos nouveaux emprunts. Voilà l'une des difficultés auxquelles nous sommes en butte, et jamais aucune compagnie de chemin de fer ne s'est trouvée dans une situation aussi épineuse que celle des chemins de fer nationaux canadiens.

M. CAMPBELL: Le ministre ne croit-il pas que l'un des remèdes serait de diminuer la capitalisation?

L'hon. M. GRAHAM: Oh! j'y viens. Maintenant, tous comprendront facilement que les sommes considérables que nous avons dépensées d'année en année ont eu pour but de mettre ce réseau en état de se subvenir à lui-même, mais le moment est venu de réduire les frais de premier établissment autant que possible. Ils l'ont été l'an dernier. Durant les quatre années qui ont précédé l'exercice 1923-1924, la moyenne annuelle des frais de premier établissement imputables sur le capital a été d'environ 54 millions. L'an dernier, elle a été réduite à une trentaine de millions. Cette année, je ne crois pas me tromper en déclarant à la Chambre que la compagnie espère s'en tirer avec des frais de premier établissement au montant de $18,900,000. Nous diminuons donc ces dépenses dans une grande mesure. On nous demandera peut-être pourquoi nous avons un chiffre quelconque comme frais de premier établissement. Cela sera nécessaire tant que nous aurons un chemin de fer. Ce réseau comprend des millions et des millions de dollars de ponts de chevalets qui s'en iront en ruine s'ils ne sont pas remplis et remplacés peu à peu par des constructions durables. Tous ces travaux signifient des frais de premier établissement qui seront nécessités tous les ans. Cependant, il incombe au National-Canadien et au Parlement de s'efforcer de les réduire autant que possible.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas bien compris les derniers chiffres, les seuls que je n'aie pas bien saisis. Le ministre dit que l'an dernier, une trentaine de millions ont été ajoutés aux frais de premier établissement. L'an dernier, d'après les états du ministre et ceux du chemin de fer, la dette du National-Canadien s'est accrue de 118 millions, dont 54 millions représenteraient un déficit de deux sources, ce qui laisserait environ 64 millions de plus. Comment la dette aurait-elle pu être majorée de 30 millions seulement, avec cet écart de 64 millions entre les déficits et ce qui a été ajouté au capital?

L'hon. M. GRAHAM: C'est une question de comptabilité. En réalité, ces chiffres me sont fournis aujourd'hui comme les dépenses même imputables sur le capital l'an dernier et non pas sur l'exploitation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'aurait pu être la balance de 64 millions?

L'hon. M. GRAHAM: Je pourrais donner pour explication que le capital additionnel ne représente pas des frais de premier établissement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'est-ce?

L'hon. M. GRAHAM: Le déficit est ajouté au capital.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais, mais que dites-vous des 118 millions?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne tiens pas à expliquer cela de nouveau. La somme de 90 millions fait partie de ces 118 millions.

Le très hon. M. MEIGHEN: D'accord,—mais il vaut peut-être mieux attendre que je prenne la parole.

L'hon. M. GRAHAM: Ce serait préférable. C'est une affaire assez compliquée que celle du capital du National-Canadien. Cependant, depuis trois ou quatre ans, peut-être davantage, nous avons réduit les frais de premier

établissement. Que les honorables députés ne perdent pas de vue que ce n'est pas un chemin de fer qui a été confié à l'administration du National-Canadien mais un tout composé de plusieurs pièces de rapport n'ayant bien souvent aucun rapport les unes avec les autres. Prenez tout ça et tâchez d'en former un ensemble harmonieux et ordonné autant que possible. Je crois qu'aucune administration, nulle part au monde, n'aurait réussi mieux que celle-ci à tirer, quelque ordre du chaos qui existait, à faire fonctionner plus harmonieusement le rouage qu'on lui a légué. Les honorables députés savent-ils que ce système compte plus de cent compagnies différentes. On a critiqué le service de comptabilité du National-Canadien, ses dépenses, et la présentation tardive de l'exposé annuel. Mais il faut faire le bilan de 87 entreprises distinctes avant de dresser le bilan général du National-Canadien. Je trouve tout simplement merveilleux qu'on arrive à préparer un bilan général la même année; car aucun autre chemin de fer, un vrai, j'entends, dont les différents éléments marchent de front, n'a un état pareil à dresser. Je tiens à affirmer encore une fois que dans ses efforts pour mettre de l'ordre dans les affaires de ces cent différentes compagnies, tenant des comptes séparés pour chacune d'elles, ce qui est nécessaire en relation des valeurs distinctes de chacune, le service de comptabilité des chemins de fer nationaux du Canada fait ce qui paraît une véritable prouesse aux yeux des experts en chemins de fer sur ce continent. Qu'on me permette un exemple. Chacune de ces compagnies fait ses propres opérations financières. Supposons que le premier ministre représente le chemin de fer A, et qu'il veuille faire un emprunt. Le chemin de fer B, en la personne du chef de l'opposition endosse le billet. A son tour il obtient l'endos du chef progressiste. Puis le chef progressiste obtient l'endos du whip du "Ginger Group"; et pour compléter le cercle ce dernier fait endosser son billet par le premier ministre. Or, ce prélèvement de fonds s'effectue dans la famille mais les opérations ont été nombreuses et nécessitent un grand nombre de comptes séparés. S'il faut d'autres fonds on fait encore le tour du cercle en commençant peut-être par mon honorable ami le chef de l'opposition. Or toutes ces unités distinctes et les valeurs émises, les granties données, la relation d'une valeur à l'autre,—qu'elles aient la priorité ou qu'elles ne l'aient pas,—il faut faire entrer tout cela en ligne de compte avant de savoir où en est tout le réseau. Les opérations financières du réseau National-Canadien est une des choses les plus compliquées que jamais j'aie tenté d'étudier. Certains honorables députés maintiennent que nous devrions diminuer le capital. Voici mon opinion à ce sujet...

M. WOODSWORTH: Puis-je demander au ministre, avant qu'il passe à autre chose, s'il existe une possibilité d'effectuer une fusion complète et mettre fin à pareil état de choses?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député ne devrait pas m'ôter mon discours.

M. MACLEAN (York-Sud): Il faut réorganiser les finances.

L'hon. M. GRAHAM: Je l'ai signalé tout à l'heure, la réorganisation de toutes ces unités éparses serait une tâche formidable. Mais avant qu'on ait terminé un examen minutieux de chaque valeur, du prix matériel de chaque ligne en relation des valeurs dont elle est la garante; avant d'avoir déterminé l'exploitation profitable éventuelle de chaque ligne,—avant d'avoir fait tout cela on ne peut convenablement entreprendre de modifier la capitalisation puisque pas un homme en Canada,—et je ne parle pas à la légère,—ne comprend actuellement ce système.

M. HOCKEN: Z. A. Lash est mort.

L'hon. M. GRAHAM: Il comprenait le Nord-Canadien mais il ne comprenait pas le Grand-Tronc. Je ne critique aucunement le régime financier: on a été obligé de faire comme on a fait. Seulement, à l'heure qu'il est, avec mon approbation, il se poursuit un examen minutieux de tout le réseau, des valeurs émises pour le compte de chacune des lignes, de la valeur physique de chacune d'elles et de la possibilité d'en faire une exploitation d'ensemble rémunératrice maintenant ou dans un avenir rapproché.

M. MACLEAN (York-Sud): A quand le rapport?

L'hon. M. GRAHAM: Quand l'enquête sera terminée; et j'espère que le rapport sera déposé sur le bureau de la Chambre à la prochaine session; cette étude exigera des mois. Mais alors le public canadien et le parlement du Canada sauront au juste ce qu'est cette propriété et ce qu'elle vaut. En attendant il ne faut pas songer à une réorganisation ou au remaniement du capital; mais je suis convaincu que dès que nous serons en possession des faits, le Parlement, de concert avec le National-Canadien, devrait entreprendre d'élaborer tout un nouveau régime financier pour le réseau national.

Dans les circonstances actuelles,—je ne veux pas que personne s'inquiète là-dessus,—avec cet ensemble complexe que personne n'a réussi à

simplifier, le National-Canadien, quel que soit son conseil directeur, ne peut pas solder des frais obligatoires si on tient compte des fonds avancés par l'Etat. Le public canadien ne pourrait pas supporter des tarifs assez élevés pour suffire à toutes ces charges sous le régime du moment. Mais il y a quelque chose qui nous encourage: dans ce cycle compliqué d'opérations financières que je me suis efforcé de vous faire comprendre en prenant comme exemples les chefs de la Chambre on pourra probablement en faire disparaître une partie considérable.

Si quelques-unes de ces sommes sont des dettes entre les unités constituant le réseau national et non envers le public ou l'Etat, leurs comptes doivent l'indiquer et comme ces compagnies ne forment qu'un seul réseau, ces obligations, avec les réserves nécessaires, pourraient être annulées. Si l'on pouvait trouver de ces comptes représentant une grosse somme, ce serait une bonne affaire pour le réseau national. D'ici là, il faudra s'en tenir à la méthode actuelle, mais l'examen dont je viens de parler permettra au public de savoir ce qu'il a et ce que cela vaut. Qu'il y ait fusion, exploitation mixte ou exploitation distincte, cet examen est d'abord essentiel, afin de savoir définitivement ce que représente pour nous la propriété du réseau national.

On verra d'après les comptes que le réseau national a un passif de plus de deux milliards. Mais ce bilan n'est guère juste, bien qu'essentiel pour les fins de comptabilité et pour indiquer tout ce qui a été engagé dans les chemins de fer nationaux au Canada. Là-dessus il faudrait tout de suite déduire près d'un demi-milliard qui a été engagé dans les chemins de fer du gouvernement canadien dont on n'a jamais reçu et jamais espéré recevoir d'intérêt et qui ne fait réellement pas partie du passif du réseau national. Certes le réseau national ne verse aucun intérêt, mais cela n'empêche pas que dans le bilan présenté au Parlement et au public, on fait entrer dans le passif du chemin de fer national le coût de ces chemins de fer. Pour moi, on pourrait fort bien l'en déduire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce bien exact?

L'hon. M. GRAHAM: Vous le verrez dans l'état financier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le coût de l'Intercolonial et du Transcontinental?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, 451 millions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Inclus dans le passif du chemin de fer national?

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas une dette portant intérêt; j'ai tâché de l'expliquer clairement, mais c'est inclus dans le passif de deux milliards du chemin de fer national.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh oui, dans les deux milliards.

L'hon. M. GRAHAM: Je citerai en outre tous les travaux exécutés sur le chemin de fer de la baie d'Hudson, l'Intercolonial, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et le Transcontinental, qui figurent au budget du chemin de fer national. Bien que ces sommes n'entrent pas dans l'actif comme valeurs portant intérêt, chaque année elles vont grossir la dette capitalisée du chemin de fer national. On devrait, au moins aux yeux du public, les déduire du total des dépenses du réseau national.

J'aborde maintenant une autre phase de la question. Les chemins de fer exploités par des compagnies, lorsque la commission des chemins de fer leur ordonne de construire un viaduc, laissent à la commission le soin d'en répartir le coût. D'après une loi adoptée il y a quelques années,—je crois que j'en étais l'auteur—le Gouvernement met de côté chaque année une certaine somme, en vertu d'une loi, pour la construction de viaducs un peu partout dans le pays et cette loi porte que c'est la commission des chemins de fer qui est chargée de répartir les frais, tant pour la municipalité, tant pour les chemins de fer et tant pour le gouvernement. Les chemins de fer qui sont exploités par des sociétés privées et cela comprend les compagnies rattachées au réseau national, puisent dans ce fonds pour les aider à construire des viaducs. La municipalité paie une part et le chemin de fer le reste. Mais le réseau national, lorsqu'il veut faire des travaux de ce genre, ne reçoit d'aide de personne et la totalité du coût de ces travaux s'ajoute à ses dépenses au compte du capital. Voilà une autre condition dont on devrait tenir compte en discutant les dépenses du réseau national.

Prenez nos lignes aux Etats-Unis. Certains députés—je ne les critique pas—ont parlé des dépenses de ces lignes et de leur service; quelques-uns ont demandé que ce service soit discontinué. Qu'ils me permettent de leur signaler ceci: Nous avons plusieurs milliers de milles de chemins de fer aux Etats-Unis. J'ai dit il y a un instant que c'est au chemin de fer qu'il appartient de donner un bon service à la région qu'il dessert, parce que, généralement, il a des dédommagements. A moins d'excellentes raisons, une compagnie de chemin de fer ne peut pas enlever un service raisonnable à un endroit et quand les honorables députés de la gauche prétendent que nous de-

vrions enlever les rails à certains endroits des voies américaines, je leur ferai observer que les lignes situées aux Etats-Unis sont sous le régime de la commission entre états et des lois et statuts divers des Etats-Unis, et le Parlement n'aurait pas le droit d'empêcher un service raisonnable ou de faire enlever un pied de rail sans le consentement de la commission entre états. Au Canada, notre commission des chemins de fer règle en grande partie ces questions, mais aux Etats-Unis les voies du National-Canadien sont soumises à la commission entre états et tout autre système ne serait pas bon.

M. MACLEAN (York-Sud): Vous pourriez les vendre.

L'hon. M. GRAHAM: Naturellement, nous pourrions vendre le capital-actions. Pour vous montrer combien ces questions sont délicates, je vais citer un exemple. Dans une certaine législature des Etats-Unis, tout récemment, on a accusé le National-Canadien de dépenser tous ses fonds au Canada et de ne pas dépenser aux Etats-Unis une somme proportionnée à la longueur de ses voies en territoire américain. Inutile de dire que cela n'a aucun fondement, mais la question a été soulevée et j'ai entendu dire que cette législature, sans critique, a fait adopter par ses deux Chambres un projet de loi pour prendre possession, sans le consentement du National-Canadien ou du gouvernement canadien, d'une certaine longueur de voie du National-Canadien que l'Etat en question doit, dit-on, revendre à une autre compagnie. Je ne sais pas si ces faits sont exacts, mais je les cite pour indiquer quelles délicates questions sont parfois soulevées relativement à l'exploitation des voies du National-Canadien aux Etats-Unis. Je veux aussi ajouter qu'en général, tous les Etats de l'Union comme le gouvernement des Etats-Unis ont traité le National-Canadien avec justice et lui ont accordé les mêmes avantages que si c'était un de leurs propres réseaux.

On me permettra maintenant de passer à la question des impôts. C'est une question brûlante au Canada relativement aux chemins de fer des diverses provinces. Les lignes des compagnies, c'est-à-dire les lignes qui ne font pas partie des voies du Gouvernement, paient des taxes comme auparavant. Les lignes du Gouvernement proprement dites, soit l'Intercolonial, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, la ligne de la baie d'Hudson et le Transcontinental, étant la propriété du Gouvernement, n'ont pas payé de taxes. Pour ma part, bien que cela soit constitutionnel parce que nous ne saurions taxer les propriétés du roi, je suis plutôt d'opinion que lorsqu'un gouvernement et le peuple s'engagent de propos délibéré dans une entreprise commerciale, ils devraient en fin de compte porter certaines des responsabilités découlant de cette entreprise commerciale.

M. MORRISON: Nous n'y sommes pas entrés de propos délibéré, nous y avons été forcés.

L'hon. M. GRAHAM: Mais vous y êtes actuellement.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député de Weyburn (M. Morrison) ne fait-il pas erreur? Nous nous y sommes engagés délibérément en ce qui regarde l'Intercolonial et le Transcontinental.

M. CALDWELL: Le ministre consentirait-il à étendre cette ligne de conduite aux fermes possédées sous le régime de la commission d'établissement des soldats sur la terre?

L'hon. M. GRAHAM: Je consulterai mes collègues quand cette question sera soulevée, mais j'ai assez à faire pour le moment avec les chemins de fer. Comme je le faisais observer, monsieur l'Orateur, quand le peuple canadien s'engage dans une entreprise commerciale, de bon gré ou non, ou de quelque manière que ce soit, je ne vois pas comment il peut échapper à au moins une partie des responsabilités que cette entreprise entraîne. Croyant avoir raison, j'ai demandé à l'administration du National-Canadien de nommer un comité pour se consulter avec les provinces que le réseau traverse. Or, remarquez bien ceci: toute taxe imposée sur les propriétés du chemin de fer national sera payée volontairement de la part du National-Canadien comme du Gouvernement, mais nonobstant cela, je crois qu'il existe un droit moral d'imposer ces propriétés. Actuellement, les terres du Gouvernement louées à des particuliers sont taxées en ce sens qu'on peut taxer le locataire bien que la propriété elle-même ne soit pas, taxée, techniquement parlant. Cette question a été décidée il y a quelques années, je crois, quand la ville de Montréal a soumis une cause que le gouvernement de mon très honorable ami (le très hon. M. Meighen) a soumise au comité judiciaire du Conseil privé. Si ma mémoire est fidèle, on a décidé que la propriété appartenant à la couronne ne pouvait être taxée, mais que le locataire pouvait l'être. En conséquence, les locataires de diverses propriétés longeant le canal Lachine, par exemple, propriétés louées par le ministère des Chemins de fer pourraient être taxées par la ville de Montréal. Il va sans dire que cette décision vaut pour tout le Dominion. Les gouvernements provinciaux taxent les compagnies sauf quand il existe une entente au contraire. A moins d'entente contraire, les mu-

nicipalités dans ces provinces taxent aussi les terrains de la compagnie. Ce comité, composé de M. Ruel, chef du contentieux, et du major Bell, l'un des directeurs, a été constitué pour discuter le sujet avec le premier ministre de chacune des provinces et tâcher d'en arriver à une entente en vertu de laquelle la taxe devrait, le principe étant reconnu, être légère, et imposée par chaque province, ou plutôt, répartie entre chaque province et chaque municipalité dans la province. Cela demandera pas mal d'argent, mais je crois que dans les circonstances les provinces et les municipalités se montreront raisonnables et ne s'attendront pas à trop recevoir de cette source.

J'en viens maintenant à cette idée de fusion. Avant de l'aborder cependant, je tiens à dire un mot des dépenses et des recettes d'exploitation de l'année, car je crois vraiment que le résultat, dans les circonstances est magnifique. Le revenu de l'exploitation, l'année dernière, a diminué de $17,500,000, et la dépense du même chef, de $14,360,000. Les recettes nettes du National-Canadien, malgré tous les désavantages que j'ai indiqués se sont élevées à $17,244,251. Me voici rendu au point qui, j'en suis convaincu, nous trouvera tous d'accord. Que dire de cette proposition de fusion? L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) nous a fait un discours très intéressant, suivant son habitude, sauf sur le budget. (*Exclamations.*) Je veux dire l'aspect fiscal du budget. Il a traité de main de maître le sujet qui nous occupe et il a fini par proposer la fusion comme solution. Il nous a dit aussi que la fusion produirait une économie de cent millions. Je ne crois pas que mon honorable ami d'York-Sud (M. Maclean) nous ait mentionné de chiffres, mais il nous a dit qu'il était chaud partisan de la fusion qui lui apparaît comme le salut.

M. MACLEAN (York-Sud): J'ai exposé un plan très précis qui pourrait être appliqué à la situation. J'ai indiqué les changements à faire pour éviter les chevauchements de services et autres choses, et les économies qui pourraient être pratiquées.

L'hon. M. GRAHAM: Il me semble, en effet.

M. MACLEAN (York-Sud): Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Ce sujet demande des précautions. Pour moi, je déteste le monopole sous toutes ses formes. Je ne suis pas certain que la fusion serait une bonne chose actuellement. Il se peut qu'elle devienne nécessaire plus tard, quand l'affaire sera mûre, mais avant de consentir à toute monopolisation du transport, j'essayerais tous les autres moyens possibles. L'on a dit que la commission des chemins de fer est là pour intervenir. C'est vrai. Notre commission des chemins de fer se compose d'hommes compétents et elle est en état de régler autant que le peut un corps semblable, les frais d'exploitation de nos compagnies de transport ou d'une seule entreprise de ce genre, s'il n'en existait qu'une. Mais il y a tant de choses qui échappent à l'action d'une commission des chemins de fer ou de qui que ce soit et que la concurrence seule peut régler. Sans avoir la moindre intention d'adresser des reproches à qui que ce soit, je demande à n'importe quel honorable membre de cette Chambre ou à n'importe quelle personne dans le pays s'il n'est pas vrai que le service du Pacifique-Canadien est infiniment supérieur actuellement à ce qu'il était avant la concurrence d'autres lignes sur son propre terrain? Et cela est naturel. Je me rappelle une réunion de cultivateurs tenue à Regina, il y a quelques années, où l'on me faisait remarquer combien le service était meilleur depuis l'entrée en scène d'une autre ligne.

M. EULER: N'avez-vous pas là un gros argument contre la constitution en monopole du Pacifique-Canadien?

L'hon. M. GRAHAM: Je traiterai ce point. Mon honorable ami de Vancouver-Sud (M. Ladner) désire poser une question?

M. LADNER: J'aimerais à savoir si l'amélioration du service sur une ligne n'a pas déterminé l'autre ligne à augmenter beaucoup ses dépenses imputables sur le capital afin d'améliorer aussi son service, et si, en fin de compte, le fardeau du contribuable ne se trouve pas accru d'autant?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne suis pas disposé à admettre cela. Le service est l'une des choses essentielles à considérer; les chemins de fer n'existeraient pas si nous n'en avions pas besoin. Naturellement, si mon honorable ami est disposé à se contenter de n'importe quoi, il peut se servir de chevaux.

M. LADNER: Où faut-il s'arrêter?

L'hon. M. GRAHAM: Quant au service sur le National-Canadien, c'est au Parlement à le dire. Je le reconnais, en ce qui regarde le National-Canadien comme le Pacifique l'argent nécessaire aux dépenses doit venir du peuple.

M. MACLEAN (York-Sud): C'est toute la question.

L'hon. M. GRAHAM: Mais je discutais la question de concurrence et j'ai pris ce petit exemple pour illustrer mon idée. Je disais

que j'assistai alors à une grande réunion de cultivateurs—il n'y avait pas de progressistes on était fermier tout court, dans l'Ouest à cette époque—et les représentants de tous les chemins de fer étaient venus rencontrer ces cultivateurs. Ces derniers ne s'acharnaient pas auprès des représentants des chemins de fer pour savoir s'ils pourraient obtenir des wagons, mais les représentants des chemins de fer se multipliaient auprès des cultivateurs pour savoir ce qu'il leur fallait en wagons, car la concurrence était grande. La concurrence seule donne à un homme un wagon au moment où il en a besoin. Vous pouvez avoir toutes les commissions des chemins de fer que vous voudrez et elles ne pourront réglementer cet aspect du service. La concurrence seule vous apportera un meilleur service lorsque vous voyagez en chemin de fer; mais si cette concurrence n'existe pas, il n'est que naturel que l'on tire de vous tout ce qu'il est possible de tirer. Je fais remarquer ce point pour démontrer que les monopoles peuvent devenir absolument essentiels; mais pour le moment, je préférerais voir nos gens s'armer de courage, mettre leur confiance en l'avenir du réseau national et chercher moyen d'éviter au Canada le fusionnement et se contenter de la coordination qui donnera aux gens le service nécessaire tout en les protégeant contre les monopoles.

M. EULER: Le ministre tente-t-il d'exprimer l'opinion qu'un monopole public est en tous points comparable à un monopole privé pour ce qui est du service?

L'hon. M. GRAHAM: Il l'est sous certains rapports, mais pas en tous points. Un monopole est un monopole. Je veux bien admettre que si telle est la solution, et qu'il soit impossible de régler le problème autrement, je préférerais un monopole public à un monopole privé.

M. EULER: Très bien, cela suffit.

L'hon. M. GRAHAM: Et voici la raison: ce parlement peut chaque année exercer un contrôle sur un monopole public dans tous les détails et les gens peuvent exprimer leurs vues, tandis qu'avec le monopole privé, quelles que soient les sauvegardes, vous n'avez pas la protection qu'offre la critique vigilante.

M. EULER: C'est ce que je voulais faire ressortir.

L'hon. M. GRAHAM: Les honorables députés voudront-ils bien me prêter leur bienveillante attention pour quelques instants de plus? La question de coopération a été discutée entre les directeurs des compagnies de chemin de fer et moi-même et d'autres membres du Gouvernement à plusieurs reprises.

La chose n'est pas aussi facile qu'elle semble tout d'abord. La coopération qui supprimerait certains services de transport des voyageurs est facile, bien que le président du Pacifique-Canadien me posât il y a quelques jours la question suivante: "Vous dites que nous avons de nombreux convois entre Ottawa et Montréal. Mais ces convois sont de bon rapport. Pourquoi me demanderiez-vous, ou le Gouvernement me demanderait-il de supprimer un convoi qui aide à payer des dividendes à nos actionnaires?" C'est un point à considérer, car, à mon sens, nous ne devons rien faire relativement au fusionnement ou à la coopération forcée qui puisse chasser les capitaux du Canada. En ce moment,—et je puis me permettre une disgression,—on nous critique injustement en Angleterre à cause de conditions qui existent relativement à l'acquisition du Grand-Tronc par le gouvernement du Canada pour le réseau du National-Canadien. On se plaint surtout de deux choses. Je déclare que ces deux plaintes sont mal fondées. On prétend d'abord que les détenteurs d'actions privilégiées et ordinaires de l'ancien Grand-Tronc ont été jetés pardessus bord par le bureau d'arbitrage ou lors du règlement avec le Gouvernement canadien et que le règlement donne aux autres détenteurs de valeurs qui n'ont pas la priorité sur les leurs une rémunération annuelle tandis qu'on ne leur accorde rien. Nous avons répondu à cela que la compagnie du Grand-Tronc a été liquidée et était pratiquement en faillite; le gouvernement d'alors devait ou permettre la faillite de la compagnie du Grand-Tronc ou en venir à une entente quelconque d'après laquelle on se chargeait de l'entreprise. Si on avait permis la faillite, le peuple du Canada s'en trouverait probablement mieux maintenant au point de vue financier, mais la somme qu'auraient reçue les détenteurs d'obligations dans la métropole aurait été de beaucoup moindre, sinon complètement absorbée. On se plaint que dans l'entente conclue avec l'ancien président du Grand-Tronc on leur fit perdre tout le fruit de leur placement tandis que les profits passèrent aux mains des autres détenteurs de valeurs. Je prétends que la plainte est mal fondée pour ce qui est de l'arrangement conclu avec le gouvernement canadien d'alors. Pourquoi? Les actionnaires ordinaires du Grand-Tronc n'ont jamais eu le droit de propriété sur les biens de cette compagnie. Ces actions ne sont pas bonnes aujourd'hui et elles ne l'ont jamais été au point de vue placement. Quelle était la situation? Je ne crois pas devoir prendre le temps de défendre mon très honorable ami, mais je défends

le Canada. Le Gouvernement du Canada trouva le Grand-Tronc pratiquement en banqueroute. Il eut à décider s'il le laisserait aller en banqueroute, avec tout ce qui s'ensuit, ou s'il essaierait de faire quelque arrangement pour lui venir en aide et le remettre sur pied. Je ne sais pas si cette dernière proposition était la meilleure chose à faire, mais c'est ce qui fut fait. Les administrateurs du Grand-Tronc acceptèrent cette proposition. Leur acte fut confirmé par les administrateurs du Grand-Tronc et la décision de ces derniers fut confirmée par les actionnaires de cette compagnie qui avaient à voter. Ce sont donc les actionnaires, les directeurs et les administrateurs du Grand-Tronc à cette époque qui sont à blâmer si quelques-uns des droits de certaines gens qui ont placé de l'argent là ont été cédés au gouvernement du Canada.

On formule une autre plainte, et je crois sage d'en parler à cause des dépêches très trompeuses qui nous arrivent de certains endroits de la métropole et à cause de l'attitude de la presse de la métropole qui est mal informée ou qui ne vérifie pas ses renseignements. Voici l'autre plainte que l'on formule. Les obligations perpétuelles à 4 p. 100 du Grand-Tronc-Pacifique ont été garanties conditionnellement par le Grand-Tronc. Ce ne sont pas là tous les placements, car certaines obligations ont été émises qui étaient garanties par le Dominion du Canada, et je tiens à dire maintenant à ces critiques de la métropole que les intérêts de ces obligations sont payés chaque année et que le Dominion du Canada n'a jamais refusé ni même hésité à remplir ses engagements. L'intérêt sur les obligations, qu'elles soient garanties par le Dominion ou les provinces, est payé par le Dominion. Ces obligations perpétuelles à 4 p. 100 du Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas été garanties par le Gouvernement, mais elles l'ont été conditionnellement par la compagnie du Grand-Tronc du Canada, la condition étant que cette dernière compagnie devrait pour cela avoir un surplus net de recettes suffisant pour le service de ces intérêts. Les détenteurs de ces obligations à 4 p. 100 essaient de faire croire au peuple qu'en quelque sorte, lorsque le gouvernement canadien a pris possession du Grand-Tronc, il aurait dû leur faire une situation différente et que le gouvernement du Canada est responsable de cette dette contingente du Grand-Tronc. Je dis aux détenteurs de ces obligations: Vous n'êtes pas dans la même position qu'auparavant, mais vous êtes dans une position infiniment plus favorable, car la garantie du Grand-Tronc vaudra quelque chose dans quelques années, tandis que, sous l'ancien régime, elle n'aurait rien valu, elle aurait été annulée si l'on avait laissé aller cette compagnie en banqueroute. En discutant, ces messieurs ont fondé leurs prétentions surtout sur deux choses. La première est un discours prononcé par mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami me permettra-t-il, au préalable, de lui poser une question? C'est la dette du Grand-Tronc pour le Grand-Tronc-Pacifique qui est subordonnée aux recettes du Grand-Tronc?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dois-je comprendre—je crois et j'espère que oui—que le Gouvernement reconnaît qu'il faut tenir tous les engagements pris par le Grand-Tronc?

L'hon. M. GRAHAM: Certainement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et si le Gouvernement ne reconnaît aucune responsabilité, c'est parce que l'engagement du Grand-Tronc ne vient pas à échéance, vu qu'il n'y a pas de recettes?

L'hon. M. GRAHAM: C'est cela. En 1923, les recettes du Grand-Tronc permirent le paiement des intérêts sur ces obligations. Le Gouvernement n'a fait que prendre la place du Grand-Tronc, il remplit les obligations de la compagnie du Grand-Tronc et il continuera de le faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici la chose. Le Gouvernement admet que les dettes du Grand-Tronc, quelles qu'elles soient, doivent être payées. J'admets absolument qu'il les a payées et qu'il a bien fait. Le Grand-Tronc Pacifique est directement responsable de l'intérêt, mais le Gouvernement ne reconnaît pas que cette obligation du Grand-Tronc-Pacifique doive être payée parce qu'il est en liquidation? Voilà la différence.

L'hon. M. GRAHAM: Oui; cela sera exposé clairement dans le hansard. Mais j'aimerais à résumer la chose en une phrase: Le gouvernemen canadien, quel que soit le parti au pouvoir, n'a jamais répudié ses engagements et il ne les répudiera jamais. Je veux ajouter que, bien que le Gouvernement n'ait assumé les responsabilités du Grand-Tronc que sous certaines conditions existantes, les détenteurs des obligations sont dans une situation infiniment meilleure qu'ils ne l'auraient été si l'on avait laissé aller le Grand-Tronc en liquidation.

Parlons maintenant de la coopération des deux réseaux. Comme je l'ai fait remarquer il y a un instant, nous ne pourrons réduire de beaucoup les dépenses en travaillant de concert à retrancher un train de voyageurs

çà et là, bien que cela puisse y contribuer quelque peu. Ce ne sont pas ceux qui vivent dans les villes, au terminus des lignes, qui en souffriront. Prenons Montréal, Winnipeg, Ottawa ou Toronto: les habitants de ces villes peuvent facilement dire que l'on pourrait retrancher plusieurs des trains de voyageurs, parce qu'ils peuvent toujours avoir le service qu'il leur faut. Si l'on ne peut voyager par le National-Canadien, l'on voyage par le Pacifique-Canadien. Si l'on veut aller d'Ottawa à Montréal et que l'on ne puisse voyager par la voie principale du National-Canadien, l'on peut aller par le Pacifique-Canadien, et si l'on ne peut prendre un train de cette dernière compagnie, on en trouve un sur la voie du tunnel ou, si l'on veut, la ligne du Pacifique-Canadien passant par la rive Nord. Je répète donc que ce n'est pas le citadin qui souffrirait; il n'a pas l'ombre d'une idée de ce que produirait l'abolition d'un train, puisqu'elle ne lui nuirait en aucune façon. L'on pourrait réduire de la moitié le nombre des trains circulant entre ces deux villes et les voyageurs allant de l'une à l'autre pourraient encore voyager aisément. Mais pour les habitants de Vankleek Hill et d'Alexandria, et d'autres endroits situés entre Ottawa et Montréal, toute réduction du service aurait un effet considérable. Ceux qui demeurent aux deux bouts de la ligne ne subiraient aucun tort par suite d'une telle réduction, mais les habitants des régions intermédiaires en souffriraient. Malgré tout, je pense que l'on pourrait réduire le nombre des trains sans faire tort à personne.

M. HOEY: On pourrait réduire le nombre des trains directs qui ne s'arrêtent pas aux gares intermédiaires.

L'hon. M. GRAHAM: A propos des trains directs, mes honorables collègues oublient peut-être que, dans le commerce transcontinental, les lignes canadiennes doivent soutenir la concurrence non seulement les unes des autres mais aussi des chemins de fer américains, et il n'est pas si facile qu'il peut paraître à première vue de retrancher un train quelconque. Il y a plusieurs années, j'étais chef de gare pour un chemin de fer américain et il était surprenant de voir combien de gens traversaient la rivière, à quelques milles d'ici, pour prendre le train américain d'Ogdensburg à Chicago, s'ils pouvaient obtenir un prix de transport un peu moindre, au lieu de prendre un train du Grand-Tronc ou du Pacifique-Canadien. Et cette concurrence existe toujours. Je pense néanmoins que l'on peut faire des économies et j'ai demandé plusieurs fois aux présidents des deux compagnies d'examiner ce qu'on pourrait faire, bien que je puisse en toute liberté avouer maintenant que nous n'avons encore rien obtenu. Je leur demanderai d'étudier de nouveau ensemble la question de savoir s'il n'est pas possible de s'entendre sur un programme commun qui comprendrait non seulement le transport des voyageurs, mais aussi l'échange des marchandises sur un pied d'égalité ce qui empêcherait la multiplicité des services.

M. MACLEAN (York-Sud): Le ministre pourrait leur demander leur avis quant aux économies que l'on pourrait réaliser par un programme élaboré relativement à l'acheminement des marchandises.

L'hon. M. GRAHAM: Ce que j'ai dit comprend ce point. Pendant la guerre, on réalisa des économies par suite de la collaboration des chemins de fer, travaillant de concert avec la commission des chemins de fer. Mais nous devons nous rappeler que, durant la guerre, l'on était disposé à faire tous les sacrifices nécessaires; l'on n'est plus aussi soumis aujourd'hui. Néanmoins je demanderai aux chemins de fer d'élaborer, si possible, un plan qui permette de réaliser des économies à cet égard, car j'avoue sincèrement que, pour l'heure, je ne suis pas en faveur d'un monopole d'état ou privé. Si l'on n'y réussit pas,—ce n'est pas du tout une menace,—je déciderai s'il y a lieu de demander à la commission des chemins de fer ou à son président de se charger de la besogne et de voir si l'on ne peut arriver à une entente satisfaisante. Un honorable député a dit l'autre jour, avec raison, que, à son avis, le problème ne sera résolu que par une entente à l'amiable. Mais s'il est impossible de conclure une telle entente, je demanderai, que d'une façon quelconque, l'on permette à la commission des chemins de fer de préparer un plan qui produise le résultat voulu sans faire tort à aucune compagnie de chemin de fer. Comme je l'ai déjà dit, le capital placé dans l'une ou l'autre des deux voies ne doit pas subir de dommage par suite d'aucune entente que l'on pourrait conclure.

Je pense que j'ai suffisamment retardé les travaux de la Chambre, bien que j'eusse aimé parler plus longuement de la question de la collaboration des deux compagnies. Cependant, j'ajoute un mot au sujet de l'immigration; je ne blâmerai personne, car je crois que chacun a droit à son opinion. A mon sens, si le Dominion du Canada, avec son territoire immense, ne peut faire vivre plus de neuf millions de personnes, le Créateur a fait une erreur quand il créa le Canada. Ce grand pays ne fut pas jeté dans l'univers dans l'espoir qu'il ne ferait vivre que neuf mil-

lions de personnes, quand un autre pays dont l'étendue n'est pas supérieure en fait vivre 120 millions.

On a soulevé des objections contre l'immigration, mais en les repassant, je dirai en toute réserve qu'elles s'inspirent beaucoup de l'esprit régionaliste, elles ne se limitent qu'aux inconvénients d'ordre purement personnel qui pourraient en résulter, et à rien de plus. Pour que le Canada devienne le grand pays que nous rêvons, il nous faut augmenter notre population, en recrutant des immigrants et en comptant sur l'augmentation naturelle de la population, à l'instar de la province de Québec. Nous ne pouvons pas grandir et prendre notre essor puis prospérer avec une population de huit ou neuf millions d'habitants disséminés sur un aussi vaste territoire. Nos réseaux ferroviaires peuvent desservir encore beaucoup plus de population. N'eut été la guerre avec le fléau qu'elle a répandu dans le monde entier j'ai l'assurance que le Canada compterait, aujourd'hui, plusieurs autres millions d'habitants et ce ne serait pas un problème aussi difficile que celui d'assurer les besoins financiers de nos chemins de fer. Ce pays peut faire vivre, au moins, 50 millions de population. Si chacun ne voulait pas posséder une couple de cents acres de terrains de plus qu'il ne peut cultiver, et s'il avait sur cette terre des voisins pour faire de la culture intensive, chacun aurait moins de terrain; ce serait pour plus grand avantage du Canada. Si nous avions moins d'industries dans l'impossibilité d'écouler leurs produits, et si nous nous attachions davantage à mettre en valeur ce qui tend à créer la richesse, en faisant marcher de pair notre industrie manufacturière et notre industrie agricole, car les deux doivent s'entr'aider, ce pays n'aurait pas, alors, à craindre l'avenir. De nouveau je fais appel aux députés qui s'opposent à l'immigration, et je leur donne l'assurance, quoiqu'ils n'en soient pas convaincus, que leurs enfants vivent pour constater que leur politique généreuse aura assuré la plus grande expansion du Dominion. Le réseau national a son département d'immigration; il en est de même pour le Pacifique-Canadien et à plus fortes raisons pour le gouvernement du Canada. Je n'entreprendrai pas de démontrer comment ces trois organismes devraient collaborer. Quand j'en aurai le temps j'irai, un jour, visiter les départements d'immigration des chemins de fer pour en étudier le fonctionnement. Je le répète pour résoudre les divers problèmes qui confrontent notre pays, quant à l'industrie, l'agriculture, et le transport, la solution n'est nulle part ailleurs que dans la venue en ce pays de gens qui en deviendront les habitants pour leur propre bénéfice comme pour celui du Canada. C'est là-dessus que repose la solution de toutes nos difficultés.

M. GOOD: Puis-je demander au ministre à quoi bon faire venir des gens que nous ne pouvons pas garder?

L'hon. M. GRAHAM: Monsieur l'Orateur, c'est précisement à une question de ce genre que je faisais allusion. Mon honorable ami me permettra-t-il de lui parler bien franchement? Si au lieu de suivre ses gens il les dirigeait, et si d'autres faisaient comme lui on n'entendrait pas dire si souvent que nous ne pouvons nous occuper de nos immigrants. Je représente une circonscription rurale tout en face de Détroit, et les gens s'en vont et reviennent sans cesse. A mon honorable ami et à d'autres je dirai que le député a de grandes responsabilités; ce qu'il dit devient l'opinion de 75 p. 100 des électeurs. Il n'y a pas de doute là-dessus. Si les députés, les sénateurs, les juges, enfin tous les citoyens en vue du pays se prenaient à dire. "Nous avons foi dans le Canada; nous sommes ici pour y demeurer; les problèmes du Canada sont les nôtres propres; les difficultés des chemins de fer nationaux sont les nôtres propres, nous pouvons les résoudre et nous allons les résoudre. Si nous voulions tous aller de l'avant et donner notre coup d'épaule à la roue tout comme l'ont fait nos ancêtres, on ne douterait plus de l'aplanissement de nos difficultés et il n'y aurait plus lieu de douter de l'avenir de ce Dominion.

M. GOOD: Puis-je poser cette autre question au ministre: Se trouve-t-il dans notre groupe des députés qui déplorent l'immigration comme telle? Je n'en connais pas.

L'hon. M. GRAHAM: Oh, oui. Je ne tiens pas à m'engager dans la discussion du sujet de l'immigration, mais j'ai confiance que c'est une solution de nos problèmes. Pas un grand nombre, mais il s'en trouve quelques-uns en arrière de mon honorable ami et dans d'autres parties de cette enceinte qui se sont demandé: "A quoi bon faire venir des immigrants? Nous ne pouvons vivre nous-mêmes, alors pourquoi faire venir plus de monde?" La question de mon honorable ami était pas mal sur ce ton-là. Elle veut dire qu'il n'y a rien à faire au Canada pour les immigrants. J'irai plus loin et je dirai: Si les gens qui viennent au Canada et ceux qui s'y trouvent, voulait faire preuve, même à peu près comme leurs pères et les grands-pères, d'énergie et d'esprit d'initiative il y aurait plus de travail et plus d'hommes au travail.

M. McQUARRIE: Je voudrais demander au ministre quelle catégorie ou quelles caté-

gories d'immigrants, parmi ceux que l'on refuse actuellement il admettrait au Canada?

L'hon. M. GRAHAM: Monsieur l'Orateur, vous savez que ces gens-ci constituent de bons spécimens des immigrants que je désire pour le Canada. Ils ont fait bonne figure ici. Ils l'auraient fait partout ailleurs. Plusieurs de ce groupe-ci reconnaîtront avec moi que leur succès est un exemple frappant de ce que peuvent accomplir les jeunes gens venant en ce pays, s'ils veulent réussir. Monsieur l'Orateur, j'ai presque fini et, je pense, je ne puis engager une discussion avec mon honorable ami de New-Westminster (M. McQuarrie), mais, malgré mes vues assez larges sur l'immigration, l'immigration des Orientaux ne me plaît pas, je lui assure, mais abstraction faite de ces derniers, je serais fort indulgent en ce qui regarde les autres exigences, pourvu qu'à ma connaissance les immigrants fussent en bonne santé et désireux de travailler.

M. JACOBS: Le ministre voudra-t-il nous dire pourquoi il semonce à ce sujet le député de Brant (M. Good) et non son propre gouvernement?

L'hon. M. GRAHAM: Quand mon honorable ami deviendra ministre, il en saura davantage sur ces semonces. Il apprendra qu'il y a des semonces pour l'intérieur et l'extérieur—celles de l'intérieur ne se donnent pas ici.

Monsieur l'Orateur, j'ai traité la question assez au long et je me suis efforcé d'en faire un clair exposé. Je tiens à le répéter, il n'y a pas lieu d'être pessimiste au sujet des chemins de fer nationaux. Il faut essayer la coordination ou la coopération avant de parler de fusion, et par-dessus tout, cherchons à résoudre le problème en peuplant nos vastes espaces inhabités, de manière à avoir l'avantage de la concurrence sans tarifs exorbitants pour le transport des marchandises ou des voyageurs.

J'ajouterai quelques mots touchant les réclamations des détenteurs d'obligations de chemins de fer canadiens vivant dans la mère patrie. A défaut d'autre chose, j'ai établi avec une clarté parfaite, je l'espère, non seulement pour la députation mais pour le pays aussi—notre peuple a fort à cœur l'honneur du Canada,—et certes, je veux établir clairement pour les journaux financiers et les hommes de finance de la Grande-Bretagne que le Canada a toujours payé ses dettes, mais qu'il ne se laissera pas entraîner par emballement dans une position injustifiable.

Monsieur l'Orateur, j'ai maintenant à faire une déclaration qui sera d'un grand secours, je pense. La députation aura relevé dans

les crédits supplémentaires de cette année un crédit de sept millions et demi. Comme je l'ai déjà dit, l'année, pour les chemins de fer, finit le 31 décembre. Ces crédits se préparent vers cette époque. J'ai demandé à la commission du réseau national de me fournir un état estimatif afin de pouvoir l'inclure dans les crédits supplémentaires avant la fin de notre exercice financier, le 31 mars, et d'embrasser toutes les dépenses possibles pour l'année. Je puis annoncer à la Chambre que nous retirons ce crédit de sept millions et demi; nous pouvons nous en passer.

J'ai une autre déclaration encourageante à faire, je crois. J'ai conféré avec le major Bell et le haut personnel des chemins de fer nationaux, et ils ont examiné fort attentivement et scruté les crédits présentés par les chemins de fer nationaux, et les ont scrutés de nouveau pour découvrir s'il n'y avait pas moyen de diminuer les frais, cette année. J'ai maintenant le plaisir d'annoncer au Parlement que, lorsque nous nous formerons en comité des subsides, je demanderai à l'un de mes collègues de proposer un retranchement de 10 millions de la somme de 50 millions.

Je demande pardon à la Chambre d'avoir parlé si longtemps...

Quelques VOIX: Pas du tout.

L'hon. M. GRAHAM: ...mais je tenais à tirer au net, autant que je puis, la situation des chemins de fer nationaux. En concluant, je répète encore une fois que la situation du réseau ne doit pas inspirer un pessimisme outrés, qu'il n'y a pas sujet d'être pessimiste touchant la situation du Canada. Notre état vaut celui des autres pays ou lui est supérieur, et tout ce qu'il nous faut pour rendre ce pays prospère et résoudre notre problème des chemins de fer, c'est d'avoir nous-mêmes plus de courage. Donnons au peuple de bonnes directives et montrons-lui le chemin qu'il ne doit pas suivre—ne nous contentons pas de lui indiquer le bon chemin, conduisons-le dans la bonne direction, à nos yeux, et, en sus, amenons en ce Dominion autant de bons immigrants que nous pourrons, car, à mon sens, c'est de ce côté, dans une large mesure, que réside la solution de tous nos embarras.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, je ne me plaindrai pas du tout de la longueur du discours du ministre. C'est un exposé bien plus complet que de coutume et la Chambre s'en trouve d'autant mieux.

La seule chose que je regrette, c'est que le ministre ait choisi la journée de mercredi pour commencer une discussion de trois heu-

res de durée dont le seul discours du ministre en a pris deux et demie.

Le très hon. MACKENZIE KING: Voulez-vous qu'on passe aux crédits et qu'on ajourne à demain la discussion sur les chemins de fer?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis prêt à parler jusqu'à six heures, mais je n'aurai sûrement pas le temps de finir mes observations; il y a d'autres de nos collègues qui aimeraient aussi à prendre la parole. Je désire exprimer mes compliments au ministre pour le ton avenant—qui lui est habituel—sur lequel il a traité la question et pour l'impartialité avec laquelle il a parlé de ses prédécesseurs. Nous sommes d'accord pour apprécier l'attitude prise par le précédent cabinet à l'égard du Grand-Tronc et des actionnaires et de la responsabilité assumée par le pays envers ces actionnaires et le public en général. Rien n'est plus injuste et inexact que l'attitude de protestation adoptée par les actionnaires de ce réseau contre le résultat des négociations et de l'arbitrage qui ont eu lieu entre les intéressés et le gouvernement canadien.

Je ne crois pas qu'on doive faire porter toute la responsabilité de cette conduite sur les actionnaires eux-mêmes. Leur responsabilité est véritablement très minime. La vérité est que le conseil d'administration du Grand-Tronc, en exécutant l'entreprise aventureuse du Grand-Tronc-Pacifique et en prétendant conduire de loin l'exploitation du réseau, a fini par en provoquer la ruine. Pendant tout ce temps, les administrateurs ont évité de renseigner sur ces faits le gros des actionnaires, en sorte que ces derniers se sont trouvés pris par surprise et ont cru facilement ce que les administrateurs leur ont donné à entendre, à savoir que l'écroulement de l'exploitation avait été causé par les exigences du gouvernement canadien. Le ministre a bien raison de dire que si le gouvernement n'était pas entré, à sa demande, en négociation avec la compagnie, celle-ci eût été contrainte de déclarer banqueroute. La banqueroute aurait été nécessairement suivie d'une liquidation. Pour éviter cette conséquence et en même temps pour montrer que nous voulions traiter les actionnaires étrangers comme ceux du Canada, nous offrîmes d'abord un versement annuel de tant, qui devait augmenter chaque année et dont la distribution devait être confiée aux administrateurs eux-mêmes, comme prix d'achat du réseau. Une pareille offre n'a pas été faite aux actionnaires du Nord-Canadien.

La compagnie délibéra presque un an sur notre offre, qu'elle avait commencée par refuser dès la première heure, et qu'elle rejeta formellement à la fin. Si l'offre avait été acceptée, les actionnaires toucheraient aujourd'hui quelque chose, si peu que ce soit. Nous leur avons fait une autre offre, celle qu'ils ont acceptée, c'est-à-dire l'arbitrage.

Je n'apprendrai rien à la Chambre en observant que la clause de l'accord citée par le ministre, celle où il est déclaré que les versements annuels faits par l'Etat aux actionnaires seraient distribuées par préférence aux porteurs des titres garantis et que seules les sommes reconnues dues par décision des arbitres iraient aux porteurs d'actions privilégiées et ordinaires, a été introduite à la demande expresse des administrateurs. La répartition du prix d'achat ne nous intéressait que fort peu et il nous était indifférent que les porteurs de titres garantis fussent payés en plein ou que le reste du prix d'achat, s'il en était, fût distribué aux actionnaires privilégiés.

Si, au contraire, les administrateurs avaient désiré partager le prix d'achat entre les porteurs garantis et les actionnaires ordinaires ou privilégiés, le gouvernement eût accédé à ce désir sans discuter. En d'autres termes, la distribution des sommes que reçoivent les actionnaires a été acceptée et réglée par les administrateurs du Grand-Tronc. Ainsi donc, il est inexact de la part des actionnaires de prétendre que nous aurions effectué le rachat du réseau au moyen d'un arbitrage pour éviter sa liquidation; mais ce qui est parfaitement absurde, c'est de se plaindre que le partage entre eux des sommes que le Gouvernement leur verse aujourd'hui a été mal fait. Cette confusion est née de l'ignorance dans laquelle les administrateurs avaient laissé les actionnaires touchant la véritable situation de la compagnie avant l'ouverture des négociations, situation représentée par son président comme très menaçante et proche de la banqueroute.

Je crois que nous sommes tous d'accord pour reconnaître que les actionnaires furent traités avec justice. On reconnaîtra aussi que le Gouvernement s'est montré soucieux des intérêts de l'Etat dans les négociations. Je n'ai jamais eu connaissance de critiques à cet égard, j'entends de la part de ceux qui savent ce qui s'est passé. L'unique raison qui me porte à faire cette observation, c'est qu'au cours de précédents débats, on a lancé des calomnies sur le compte de l'ancien gouvernement parce que nous avons versé 10 millions aux actionnaires du Nord-Canadien en conséquence d'une sentence arbitrale antérieurement rendue. Or, nous avons adopté précisément la même ligne de conduite en ce qui regarde l'acquisition des deux réseaux du Nord-Canadien et du Grand-Tronc, de sorte que si nous nous sommes conduits d'une manière irréprochable à l'égard du Canada dans un cas, il doit en être de même dans

l'autre. L'honorable député d'York-Ouest (sir Henry Drayton), c'est vrai, au cours d'une enquête à laquelle le Nord-Canadien n'était pas représenté, a décidé qu'à son avis ces actions ne valaient rien. Mon honorable ami toutefois, n'a pas procédé par voie d'arbitrage; il s'est borné à formuler une opinion. Et cependant, il a proposé quand même que, si les actions n'avaient pas de valeur réelle, une compensation dût être accordée aux actionnaires, par voie d'un prélèvement annuel pour les services rendus. Or, du fait qu'un homme, si haut placé soit-il, affirme que la propriété d'un autre citoyen n'a aucune valeur, il ne s'ensuit pas nécessairement que l'Etat soit fondé à s'en emparer sans lui verser un dédommagement quelconque. Depuis les temps les plus reculés de l'histoire des peuples civilisés, je ne sache pas qu'un seul pays au monde ait adopté une pareille attitude. De plus, il faut tenir compte du fait que ces mêmes actionnaires étaient en pourparlers pour la vente de leurs actions à une compagnie rivale,—et nous avons arrêté et empêché la poursuite de ces négociations parce que nous étions imbus des principes que le ministre des Chemins de fer a préconisés tout à l'heure. Dans les circonstances, le fait pour l'Etat de se saisir des actions par la force, en disant aux détenteurs que nous estimerions leur valeur *ex parte* et sans qu'ils eussent leur mot à dire en toute cette affaire, aurait été équivalent à une confiscation, sinon à un vol. Et la commission d'arbitrage qui a estimé la valeur de ces actions, occupait un rang aussi élevé que n'importe quel tribunal judiciaire ou de toute autre nature qui ait jamais été constituée au Canada; de fait, il était tout aussi éminent que le tribunal d'arbitrage chargé d'établir la valeur des actions du Grand-Tronc. A venir jusqu'aujourd'hui, il ne m'a jamais été donné d'entendre préconiser une méthode plus juste que celle que nous avons adoptée à l'égard soit des actionnaires, soit du peuple canadien.

Mais avant de passer à un autre sujet, je tiens à complimenter l'honorable député de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs) pour la façon franche et virile avec laquelle il a répondu à une question que je lui ai posée. Envisageant la situation de plusieurs années à l'avance, il a admis sans hésitation que l'ancien gouvernement a adopté la seule ligne de conduite à suivre dans les circonstances et étant donné les désastres ferroviaires qui s'étaient produits un peu partout dans le monde entier. L'honorable député a admis que nous avions bien fait de fusionner les quatre réseaux en un seul. Or, le seul moyen d'opérer ce fusionnement, c'était d'inaugurer le régime de la nationalisation au Canada. La nationalisation était incontestablement le seul remède à appliquer à la situation. Nous n'avions pas d'autre alternative qui eût été acceptable au peuple canadien et le représentant de George-Etienne-Cartier a d'autant plus droit à toutes nos félicitations qu'il s'est opposé à l'adoption du projet de concert avec nombre de ses collègues. Cependant, il admet sans la moindre hésitation à cette heure que nous n'avions pas la liberté du choix.

De plus, je ferai cette autre assertion et je prie mes honorables amis de me contredire si elle est erronée: D'après plusieurs discours du ministre des Chemins de fer, j'estime qu'il partage absolument notre avis. Je pourrais peut-être m'avancer encore un peu plus et affirmer qu'il se trouve ici de nombreux représentants de la droite qui admettent aujourd'hui que nous avons suivi la seule ligne de conduite possible dans les circonstances. Cependant, cet aspect du problème n'est pas en cause. Nous devons envisager l'avenir et non pas scruter le passé.

Au cours de ses remarques, le ministre a donné à entendre que le présent conseil d'administration a trouvé le réseau dans un état chaotique. Et pour établir le bien-fondé de son assertion, le ministre a cité le fait,—et c'est exact,—que le réseau national se compose d'un grand nombre de compagnies, peut-être une centaine, qui sont toutes rattachées de différentes manières les unes aux autres; il a fait observer que les comptes doivent être tenus séparément pour chacune d'elles et que ces compagnies sont toutes combinées par la propriété des actions, par l'affermage et la garantie mutuelle des obligations. Le réseau national est donc fort compliqué et du fait de ces complications, le conseil d'administration en fonctions a eu de sérieuses difficultés à surmonter; cependant, il s'efforce de faire renaître la simplicité et l'ordre de ce maquis de complications. J'admets que la situation est fort compliquée, mais je ne veux pas que l'on conclue de cela que le chaos existe ni qu'il ait jamais existé. Les complications et le chaos sont deux choses bien différentes; de fait, il est impossible d'éviter les complications.

Quand le chemin de fer du Nord-Canadien fut unifié pour devenir un véritable réseau, en 1914; à l'époque où le gouvernement du Canada acquit 40 p. 100 de ses actions, le réseau se composait, si j'ai bonne mémoire, de 39 compagnies différentes et la diversité des relations de ces compagnies entre elles était considérable. La situation était fort compliquée en apparence, mais bien inutilement; cependant, les complications n'allaient

pas jusqu'au point qu'il fût impossible de se rendre exactement compte de la véritable situation de chacune de ces compagnies, ni des relations qui existaient entre elles. Il ne fut pas du tout nécessaire de faire une enquête pour s'assurer de l'exacte situation financière d'aucune des 39 compagnies différentes qui formaient le réseau, ou encore des relations qui existaient entre elles. A cette époque, le trésorier du Nord-Canadien avec son personnel—je mentionne le trésorier en particulier parce qu'il était un homme éminent dans sa profession et d'une compétence admirable—le trésorier pouvait dire à quelques heures d'avis la situation exacte, l'actif, le passif, les valeurs, les dépenses imprévues et le reste de n'importe quelle de ces trente-neuf compagnies. Les honorables députés peuvent se demander quelle est la nécessité de tous ces éléments pour former un tout. Eh bien! il y a diverses raisons. D'abord, il y a quelques-unes des propriétés aux Etats-Unis, dans divers états de la république américaine. Je parle maintenant du Nord-Canadien; il n'y en avait que deux dans le cas de cette compagnie. Il doit y avoir des compagnies distinctes pour ces lignes; les lois l'exigent. Ensuite, non pas pour multiplier les difficultés, mais pour tout le contraire, la simplicité de l'organisation, on juge à propos d'avoir une compagnie de messageries séparée, de même que des compagnies de factage et de télégraphe distinctes. Tous les capitaux de ces compagnies sont mis en commun et appartiennent à la compagnie principale. C'est l'essentiel, c'est sage et loin d'être compliqué. De même, il y a plusieurs lignes qui sont nécessairement données à bail durant quatre-vingt-dix-neuf, ou peut-être neuf cent quatre-vingt-dix-neuf ans à des compagnies individuelles. On s'est aperçu que c'était le moyen le plus facile d'acquérir les chemins de fer et il faut que la compagnie soit distincte tant que le bail existe. Ce n'est nullement une cas d'administration boiteuse et peu intelligente. C'est l'histoire de toutes les grandes sociétés, et en particulier des compagnies de chemin de fer. Le Grand-Tronc était exactement dans la même position. Il était obligé d'avoir plusieurs compagnies américaines, plusieurs lignes à bail. Il avait ici tout les accessoires d'une exploitation de chemin de fer et je crois que ses divers éléments étaient même plus nombreux que ceux du Nord-Canadien. Et le Grand-Tronc-Pacifique, bien que d'institution récente, avait donné beaucoup d'essor à ses propres biens. Il possédait un hôtel administré par une compagnie et un autre hôtel par une autre compagnie, de même que la marine marchande du gouvernement canadien, bien qu'elle ne date que de cinq ou six ans, a une compagnie pour chacun de ses vaisseaux. C'est ainsi qu'agit le Gouvernement lui-même, de même que toute société maritime.

Je dis donc qu'il y a tous ces éléments, avec des garanties réciproques, qui tout en rendant l'exploitation compliquée, il est vrai, ne la rend pas incompréhensible. On peut même la comprendre avec beaucoup d'application. C'est surtout le cas de ceux qui ont la surveillance immédiate de l'entreprise. Il n'y avait pas de confusion à démêler, pas de complication à résoudre. C'était un service comme celui du Pacifique-Canadien et si nous l'analysons aujourd'hui, nous constaterons qu'il n'était pas moins compliqué à cet égard que le National-Canadien. Le nombre des éléments qui le composent et les rapports qui existent entre eux sont aussi considérables que ceux de notre réseau.

Le ministre a également fait allusion à la confusion qui naît de la distinction entre l'exercice financier du Gouvernement et celui des chemins de fer. Il y a peut-être eu quelque conflit provenant de l'ambiguïté que nous voyons ici; d'un autre côté, cela est inutile. Je me demande d'où viennent les 90 millions mentionnés par le ministre. Je me rappelle que l'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges (M. Marler) s'est plaint que l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) a confondu les deux, mais j'ai lu le discours de mon honorable ami de York-Ouest, et il ne s'est nullement mépris. Il parlait de l'année financière des chemins de fer et c'est ce qu'il a dit clairement. En discutant les chemins de fer il ne faut jamais oublier qu'il s'agit de l'année civile; c'est bien simple.

Il est vrai que nous devons avoir une comptabilité distincte pour nos chemins de fer et pour le Gouvernement canadien. C'est indispensable. Notre réseau est une grande compagnie que nous possédons; le Gouvernement est une chose absolument à part. Un enfant reconnaîtra qu'il faut une tenue de livres séparée, et ce n'est pas d'une certaine comptabilité dont on se plaint mais de la façon dont les résultats sont finalement présentés afin que le peuple sache si durant les derniers douze mois nous avons progressé ou rétrogradé. C'est tout ce que l'on a ou que l'on ait jamais pu demander avec raison.

L'hon. M. GRAHAM: Il est six heures.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vais terminer rapidement un autre sujet. Le ministre a dit que la même méthode de comptabilité a été adoptée, et il s'est plaint jusqu'à un certain point que dans le débat sur le budget

nous ayons traité de questions de chemin de fer. Nous n'avons pu nous en dispenser parce que ces questions doivent être discutées dans l'exposé budgétaire, je veux dire l'aspect financier du problème des chemins de fer. Il a raison de présenter cet exposé; cela doit toujours se faire et le débat sur le budget doit toujours traiter l'aspect financier de la situation du réseau ferroviaire. Cette année il y a été question de nos obligations relatives aux garanties. On s'est plaint que, si le ministère actuel n'a pas ajouté les nouvelles avances aux chemins de fer à la dette du réseau, le gouvernement précédent ne l'avait pas fait plus. J'ai cherché à prouver que cela n'était pas exact puisque l'ancien gouvernement, chaque fois qu'il assumait une nouvelle obligation pour le compte du chemin de fer, réduisait, d'une manière ou de l'autre, la dette fondée du réseau d'un montant équivalent. A présent le ministre des Chemins de fer cite des chiffres pour démontrer que bien que nous ayons diminué la dette fondée du chemin de fer nous ne l'avons pas diminuée du montant de nos garanties. Il affirme,—et cela est exact,—que ces garanties se chiffraient à 100 millions de dollars. J'ai cité des chiffres pour le démontrer, et je l'ai prouvé au moyen de statistiques prises dans les rapports mêmes des compagnies de chemins de fer: la dette fondée du réseau fut réduite de 112 millions. Mais le ministre prétend,—et ses chiffres concordent avec les miens sauf sur ce détail,—que sur ces 112 millions il y en avait 25 qui, bien que constituant une réduction de la dette administrative, n'étaient pas une diminution de la dette fondée. S'il a raison on n'aurait pas dû inclure ces 25 millions. Assurément c'est un montant qui est revenu immédiatement aux coffres du Trésor, mais si ce n'était pas une réduction de la dette fondée du réseau il n'aurait pas dû être inclu dans le total que je donnais comme le total de la réduction pratiquée dans la dette fondée. J'irai aux renseignements. Toutefois le ministre concède que sur ces 25 millions il y avait $4,730,000 qui constituaient une réduction de la dette fondée. Qu'on ajoute ce montant au total que j'ai donné et on a 117 millions. Si on en déduit les 25 millions, on reste seulement 9 millions en deçà, et je n'ai pas tenu un compte complet des réductions de la dette fondée en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique. Mais alors que même que ce montant de 5 millions nous eût manqué, et que nous n'eussions pas diminué de 9 millions la dette fondée, que nous n'eussions pas effectué une diminution équivalente au total de nos garanties, l'exposé a été fait par le ministère actuel: il ne pouvait pas être fait par nous. S'il n'y avait pas une réduction équivalente à nos garanties lors de l'exposé budgétaire de 1923, le Gouvernement actuel aurait dû, lorsqu'il présenta son budget au printemps de 1922, montrer clairement qu'en sus de notre dette ordinaire il fallait ajouter 9 millions à la dette du réseau ferroviaire, faute de compensation en réductions de la dette fondée.

M. l'ORATEUR: La motion est-elle adoptée?

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle motion?

M. l'ORATEUR: La motion invitant la Chambre à se former en comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous ne pouvons pas adopter cette motion maintenant. Je veux parler plus longuement sur cette question si on me le permet.

Le très hon. MACKENZIE KING: Puis-je dire à mon très honorable ami que si la motion est adoptée il pourra continuer son discours demain. Si elle n'est pas adoptée il ne pourra pas reprendre avant la semaine prochaine.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si je puis continuer demain c'est tout ce que je demande.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des crédits.)

Chemin de fer et Canaux—	
Appointements..	$206,070
Dépenses casuelles..	38,000

(Il est fait rapport sur l'état de la question.)

A six heures la séance est levée sans la formalité d'une motion conformément au règlement.

Jeudi, 7 mai 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

1re LECTURE

De divers projets d'intérêt privé émanant du Sénat.

Le 1er (bill n° 76), déposé par M. Jacobs, pour faire droit à Laura Grace Davis;

Le 2e (bill n° 77), déposé par M. Duff, pour faire droit à Alice Brouse;

Le 3e (bill n° 79), déposé par M. Duff, pour faire droit à Robert Lawrence Anderson;

Le 4e (bill n° 80), déposé par M. Stewart (Leeds), pour faire droit à Pearl Hibbard;

Le 5e (bill n° 81, déposé par M. Hanna, pour faire droit à William John Taylor;

Le 6e (bill n° 82), déposé par sir Henry Drayton, pour faire droit à Albert Edward Cottrell;

Le 7e (bill n° 83), déposé par M. Clifford, pour faire droit à Florence May Mott.

Le 8e (bill n° 84), déposé par M. Hanna, pour faire droit à Ellen Mary Harvey;

Le 9e (bill n° 85), déposé par M. Euler, pour faire droit à Stella Florence Brickenden;

Le 10e (bill n° 86), déposé par M. Euler, pour faire droit à Frank Alexander Michel (aussi connu sous le nom de Frank Alexander Mitchell);

Le 11e (bill n° 87), déposé par M. Jacobs, pour faire droit à Thelma Adeline Rose Hands;

Le 12e (bill n° 88), déposé par M. Garland (Carleton), pour faire droit à Jean Veronica Margaret Wright;

Le 13 (bill n° 89), déposé par M. Shaw, pour faire droit à Ruth Darcy Blinn McCrimmon;

Le 14e (bill n° 90), déposé par M. Hocken, pour faire droit à Thomas George McElligott;

Le 15e (bill n° 91), déposé par M. Stewart (Leeds), pour faire droit à Alvin Wesley Richards;

Le 16e (bill n° 92), déposé par M. Rankin, pour faire droit à Cecil Tanner;

Le 17e (bill n° 93), déposé par M. Shaw, pour faire droit à Ruth Ellen McGowan;

Le 18e (bill n° 94) déposé par M. Boys, pour faire droit à Edith Kearsley Smith;

Le 19e (bill n° 95) déposé par M. Garland (Carleton), pour faire droit à James Raymond Armstrong;

Le 20e (bill n° 96) déposé par M. Sheard, pour faire droit à Joséphine Royant;

Le 21e (bill n° 97) déposé par M. Ryckman, pour faire droit à Gertrude Margaret Burkart.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles on a répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

LES AVOCATS DE LA COMMISSION DU PORT DE QUEBEC

M. POULIOT demande:

Quels ont été les avocats de la commission du port de Québec de 1902 à 1912?

L'hon. M. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1902—M. J. A. Lane.
1903—M. J. A. Lane.
1904—M. J. A. Lane.
1905—M. J. A. Lane.
1906—M. J. A. Lane.
1906—M. C. E. Dorion.
1907—M. C. E. Dorion.
1908—M. C. E. Dorion.
1909—M. C. E. Dorion.
1910—Hon. L. E. Taschereau et M. J. A. Lane, cause spéciale.
1911—M. C. E. Dorion, jusqu'au 15 mai 1911, alors qu'il a été nommé juge de la Cour Supérieure.
1911—Du 15 mai MM. Taschereau, Roy, Cannon, Parent et Fitzpatrick.
1912—MM. Taschereau, Roy, Cannon, Parent et Fitzpatrick, jusqu'au 29 avril 1912, alors que M. A. C. Dobell a été nommé.
1912—MM. N. Belleau et l'hon. E. J. Flynn ont été nommés dans des causes particulières en 1912.

USINES DU NATIONAL-CANADIEN A SAINT-MALO

M. POULIOT demande:

1. Qui a vendu au Gouvernement le terrain où l'on a construit les usines du National-Canadien à Saint-Malo, et à quel prix?
2. Quels sont (a) le nombre et (b) la valeur des machines qui ont été transportées des usines du National-Canadien de la Rivière-du-Loup à celles de Saint-Malo?
3. Combien d'employés du National-Canadien ont été transférés de la Rivière-du-Loup à Saint-Malo?
4. Cette permutation était-elle facultative?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1.

L'Association des Terrains sans Bruit		$172,761 47
Wilfrid Edmonds		1,000 00
Mme D. P. Bigaouette		1,000 00
Mme C. Langlois		1,000 00
Mme M. L. Montmigny		1,000 00
Joseph Bigaouette		1,000 00
La Compagnie des Carrières de Beauport	$9,983 90	
Frais relatifs à ce qui précède	434 19	
		10,418 09
		$188,179 56

2. (a) Vingt-deux machines-outils; trois outillages de forgerons. (b) $36,705.
3. Quatre-vingt-treize.
4. Oui.

EDIFICES ET OUTILLAGE ORTHOPEDIQUES

M. BLACK (Halifax) demande:

1. Combien ont coûté jusqu'ici les édifices, terrains et outillages orthopédiques du Gouvernement?
2. Combien de membres a-t-on construits pour chaque amputation avant que les patients pussent en porter un?
3. Combien de membres ont été rejetés par les amputés?
4. Combien d'amputés ne peuvent porter les membres qu'on leur a livrés?
5. Pourquoi les civils peuvent-ils être servies au Camp-Hill, et le gouvernement reçoit-il l'argent que ces derniers payent?
6. Fait-on jamais l'inventaire du fonds en mains à Camp-Hill, et le fonctionnaire en charge vend-il et donne-t-il des marchandises aux civils?

7. Des fabricants canadiens ne pourraient-ils pas faire le travail plus avantageusement en général?

8. Pourquoi n'a-t-on pas permis à des fabricants canadiens de faire ce travail, en premier lieu?

L'hon. M. BELAND (ministre du Rétablissement civil des soldats):

1.

(a) La fabrique occupe une partie des bâtiments à l'hôpital de la rue Christie de Toronto. Les bureaux de districts sont situés dans les endroits les plus convenables à cette fin dans les centres administratifs ou les hôpitaux. Les statistiques disponibles ne font pas de distinction entre le coût des édifices comme tout et les parties mises à part pour l'usage de la division des appareils orthopédiques et chirurgicaux.

(b) Le coût de tous matériaux, main-d'œuvre et frais généraux pour la fabrication des appareils est compris dans le prix de revient de chacun; le document parlementaire mentionné dans la réponse au n° 8 donne là-dessus des statistiques détaillées.

2. Aucune.

3. A la connaissance du département il n'y a pas eu d'appareils de rejetés.

4. Aucun; un appareil de prothèse n'est jamais fourni à un mutilé sauf lorsque son utilité en l'occurrence est reconnue au préalable par les spécialistes en orthopédie.

5. Le département n'a pas de relation avec des individus sauf avec d'anciens combattants invalides; cependant il fournit parfois des appareils à la demande d'autres départements et de commissions provinciales des indemnités ouvrières sous l'empire du décret ministériel C.P. 2311, du 25 septembre 1920. (Publié dans le document parlementaire n° 14, 1920; page 157 (v.a.).)

6. (a) Oui.

(b) Non.

7. Non.

8. La genèse de l'entreprise intéressant la confection d'appareils orthopédiques et ophtalmiques et ses développements ultérieurs sont exposés par le menu dans les rapports annuels du département.

	(v.a.)
Document parlementaire n° 14.	1920, page 26
Document parlementaire n° 14.	1921, page 47
Document parlementaire n° 14a.	1922, page 37
Document parlementaire n° 18.	1923, page 63
Document parlementaire n° 18.	1924, page 27
Document parlementaire n° 18.	1925, page 18

LA MARINE MARCHANDE DE L'ETAT

M. ARTHURS demande:

1. A-t-on vendu des navires qui appartenaient à la marine marchande du gouvernement canadien?

2. Dans l'affirmative, quelles sommes étaient imputées sur chacun de ces navires dans les livres de la marine marchande, pour (a) coût, (b) modifications ou améliorations, (c) intérêt et dépréciation, (d) toutes les autres charges?

3. Quel prix a-t-on reçu pour chaque navire, et quels ont été les acheteurs?

4. La somme imputable sur la marine marchande du gouvernement canadien a-t-elle été réduite par tous les item de la question 2?

5. Sinon, pourquoi?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2. (a) *Thomas J. Drummond,* $550,339.13; *J. A. McKee,* $521,514.11; *Sheba,* $151,099.90; *Canadian Miner,* $583,467.40; *Canadian Sealer,* $583 362.66; *Canadian Settler,* $985,273.34; *Canadian Logger,* $704,120.54.

(b) Néant.

(c)

	Intérêt	Dépréciation
Thomas J. Drummond	$ 83,342 31	$ 52,297 25
J. A. McKee	78,977 24	49,558 08
Sheba	31,192 81	19,898 93
Canadian Miner	117,270 42	77,627 07
Canadian Sealer	116,781 12	77,435 29
Canadian Settler	173,064 70	104,680 24
Canadian Logger	85,911 49	63,136 69

(d) Aucune autre charge.

3. *Thomas J. Drummond,* N. M. Paterson & Co., Fort-William (Ont.), $110,000; *J. A. McKee,* N. M. Paterson & Co., Fort-William (Ont.), $110,000; *Sheba,* ligne Manor, Londres, £17,000; *Canadian Miner,* W. Hansen, Bergen, £20,000; *Canadian Sealer,* W. Hansen, Bergen, £20,000; *Canadian Logger,* Sir Thos. Wilson, Belfast, Irlande, $100,000; *Canadian Settler,* le capitaine Peter Graham, New-Glasgow (N.-E.), $140,000.

Comme l'acheteur du *Canadian Settler* n'a pu faire ses payements la Marine marchande a repris possession de ce navire.

4. On a annulé les autres charges, intérêts et dépréciation compris.

5. Répondu sous le n° 4.

LE TARIF DOUANIER ET LA FABRICATION DES PEIGNES DE LAINE, ETC.

M. MAYBEE demande:

1. L'article 555 du tarif douanier impose-t-il sur la laine de peigné un droit de 2 cents la livre, régime préférentiel anglais, et de 3 cents la livre, régime général?

2. L'article 556 du tarif douanier impose-t-il sur les fils peignés de laine longue un droit de 10 p. 100, régime préférentiel anglais et de 15 p. 100 régime général?

3. Le Gouvernement perçoit-il ces droits sur ces deux articles, comme la loi le prescrit?

4. Le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes à l'effet que les droits exigés par ces numéros 555 et 556 n'étaient pas perçus?

5. Ces deux articles ont-ils été insérés dans le tarif pour encourager la fabrication de peignés de laine au Canada?

6. Depuis l'insertion de ces articles dans le tarif, a-t-on établi une usine de peignage au Canada?

7. Une fabrique de ce genre a-t-elle été établie à Trenton (Ontario), et le Gouvernement sait-il que plus de 15,000 Canadiens ont placé des fonds dans cette fabrique?

8. Le Gouvernement sait-il que la négligence à percevoir les droits susdits a fait subir à l'établissement en question des pertes considérables?

L'hon. M. COPP:

1. Oui, sur les laines de peigne décrites leicesters, cotswolds, lincolnshires, southdowns, ou laines connues comme laines lustrées et autres laines de peigne semblables comme il s'en produit en Canada.

2. Oui lorsque ces fils peignés proviennent de laines de peigne de leicesters, cotswolds, lincolnshires, southdowns ou de laines connues sous le nom de laines lustrées et autres laines de peigne comme il s'en produit au Canada.

3. On ne perçoit pas de droit lorsque l'importateur certifie dans sa déclaration d'entrée que la laine de peigne où les fils peignés n'entrent pas dans la catégorie des articles visés aux numéros 555 et 556 du tarif. C'est la coutume depuis 1897.

4. Oui, de la Dominion Combing Mills Ltd, Trenton, Ont.

5. Pas de renseignement.

6. Oui.

7. Le Gouvernement sait que cette fabrique existe à Trenton, mais le département des Douanes et de l'Accise n'a rien dans ses dossiers indiquant le nombre de Canadiens qui ont placé des capitaux dans cette compagnie.

8. On a reçu des plaintes à ce sujet de la part de la Dominion Combing Mills Limited. de Trenton.

LE REGLEMENT DES DETTES DE GUERRE

M. ANDERSON demande:

1. Quelles sommes a-t-on reçues de Grande-Bretagne en règlement des comptes de guerre et autres dettes, depuis le 1er janvier 1922?

2. Quelles sommes a-t-on reçues chaque mois depuis lors?

L'hon. M. GRAHAM (au nom du ministre des Finances):

1. On a reçu en espèces en acompte du principal $69,878,006.62.

2.

Avril 1922	$ 5,000,000 00
Mai 1922	5,000,000 00
Juin 1922	5,000,000 00
Juillet 1922	5,000,000 00
Août 1922	10,000,000 00
Septembre 1922	10,000,000 00
Octobre 1922	5,000,000 00
Novembre 1922	5,000,000 00
Décembre 1922	5,000,000 00
Mars 1923	7,000,000 00
Mars 1924	7,878,006 62

M. ALFRED GUENET

M. BOURASSA demande:

1. M. Alfred Guenet, gardien du camp du génie à Lévis, a-t-il demandé sa mise à la retraite et donné sa démission?

2. Dans l'affirmative, qui a remplacé M. Guenet, et quels sont ses appointements?

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale):

1. Non, Alfred Guenet n'a pas demandé sa retraite, mais on l'y a mis, à cause de son âge avancé (76 ans), pour qu'il puisse profiter de la loi Calder.

2. On n'a nommé personne pour le remplacer. On a chargé un militaire chef de travaux d'agir temporairement comme gardien pendant l'été, en plus de ses fonctions régulières, sans rémunération supplémentaire.

LA PERCEPTION DE L'IMPOT SUR LE REVENU

M. SPENCER demande:

1. Quelles ont été les recettes brutes de l'impôt fédéral sur le revenu dans chacune des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta pour l'exercice clos le 31 mars 1925?

2. Combien a coûté la perception de cet impôt dans chaque province?

3. Quelles ont été les recettes nettes dans chaque province?

L'hon. M. CARDIN (au nom du ministre des Douanes et de l'Accise):

1.

Manitoba	$3,477,069 32
Saskatchewan	872,928 03
Alberta	1,163,911 16

2.

Manitoba	$ 85,346 58
Saskatchewan	143,932 68
Alberta	95,388 92

3. Répondu sous le n° 1.

QUESTION CONVERTIE EN DEMANDE DE DOCUMENT

L'ACCORD DU PAS DU NID-DE-CORBEAU

M. RINFRET demande:

1. A quelle date les tarifs de la convention du pas du Nid-de-Corbeau ont-ils été remis en vigueur?

2. Quels sont les produits visés par cette convention?

3. Quels sont les prix payés sur ces produits, d'après la convention, en comparaison des prix payés sur les mêmes produits dans les autres parties du pays?

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES GRAINS

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce) propose à la Chambre de fixer à demain la discussion en comité général sur un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier et de codifier la loi des grains du Canada, chapitre 27 des Statuts de 1912, et ses lois modificatrices, et d'établir des dispositions nouvelles touchant la manutention et la mise en marché du grain, le classement et le pesage du grain, la manutention du grain entrant et sortant aux élévateurs ruraux et à la campagne, ainsi que l'inspection des élévateurs en question, l'exploitation, l'ad-

ministration et le contrôle des élévateurs termini, publics et privés, l'emmagasinage, le nettoyage et la mise en compartiments du grain, son mélange et la disposition des criblures.

(La motion est adoptée.)

LE VOTE TRANSFERABLE

M. GOOD: Je désire, monsieur l'Orateur, attirer l'attention du premier ministre sur deux déclarations faites par lui devant la Chambre le 17 juillet dernier. On les trouvera au hansard de cette date. Répondant à une question de l'honorable député de Brandon (M. Forke) le premier ministre a dit:

Dans ces circonstances, le Gouvernement a décidé de ne pas insister pour faire étudier le bill actuellement devant la Chambre, mais de le reprendre au début de la prochaine session.

Le projet de loi auquel il est fait allusion est celui relatif au vote transférable. La seconde réponse a été donnée à une de mes questions et se lit comme suit:

En réponse à la première partie de la question, je dois dire que si nous sommes tous ici la prochaine fois que la Chambre se réunira, le projet de loi concernant le vote transférable sera un des premiers à être mis à l'étude.

Or, monsieur l'Orateur, nous n'en sommes plus au début de la session...

M. l'ORATEUR: L'honorable député voudra bien poser sa question immédiatement.

M. GOOD: Je demande au premier ministre si le Gouvernement se propose de présenter ce projet de loi et à quelle époque.

Le très hon. MACKENZIE KING: Le Gouvernement a l'intention de présenter cette mesure sous peu.

LES STENOGRAPHES DES DEPUTES

M. POULIOT: Monsieur l'Orateur, j'ai dicté quelques lettres lundi dernier et on ne me les a données qu'aujourd'hui. Je ne désire pas attacher de blâme au personnel des sténographes, mais il me semble qu'il devrait être plus nombreux de manière à ce que le travail s'accomplisse plus rapidement.

M. l'ORATEUR: Dois-je comprendre que l'honorable député se plaint des sténographes?

M. POULIOT: Non, je me plains que du délai. Quand nous donnons du travail à une sténographe, je crois qu'elle devrait le terminer avant qu'on lui ordonne d'en prendre d'un autre député.

M. l'ORATEUR: Je me permets de faire observer à l'honorable député qu'il y a un certain nombre d'années, nous n'avions pas de sténographes du tout. Au cours de la législature actuelle, il y en a environ cinquante disponibles. S'il y avait une sténographe de nommée pour l'expédition de la besogne de chaque député, cela augmenterait considérablement les frais de la session. Cependant, c'est là une question que je soumettrai au comité de régie interne. Je dois ajouter que c'est la première plainte que je reçois au cours de cette session parce que nous avons un excellent personnel.

M. POULIOT: Je ne désire blâmer personne.

M. MACLEAN (York-Sud): Il y a deux personnels de sténographes, monsieur l'Orateur, celui du Sénat, qui n'est pas toujours occupé et celui de la Chambre des communes qui l'est constamment. Si ces deux personnels étaient fusionnés, nous pourrions obtenir plus de travail sans dépenser davantage.

LES TERRES DES SOLDATS

M. BANCROFT: Maintenant que le débat du budget est terminé, monsieur l'Orateur, je me demande si le Gouvernement est prêt à indiquer sa ligne de conduite touchant la nouvelle évaluation des terres des soldats?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je regrette de ne pas voir le ministre (l'hon. M. Béland) à son fauteuil. Quand il reviendra à la Chambre j'attirerai son attention sur la question de mon honorable ami.

DISCUSSION SUR LE RAPPORT ANNUEL DU MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX CONCERNANT LE CHEMIN DE FER NATIONAL DU CANADA

La Chambre se forme en comité des crédits.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai compris que la motion mentionnée hier devait être présentée aujourd'hui. J'imagine que c'était une motion demandant que la Chambre se forme en comité des crédits, parce que cette motion ne pouvait être présentée aujourd'hui.

L'hon. M. GRAHAM: La seule manière de poursuivre aujourd'hui ce débat était de nous former en comité des crédits, alors que l'Orateur quitte automatiquement son fauteuil. Si l'on n'avait pas agi ainsi, nous n'aurions pas pu procéder aujourd'hui.

Gouvernement civil.—Chemins de fer et canaux.—Salaires, 206,070, dépenses casuelles, $38,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il existe un ou deux autres points saillants dans les déclarations faites hier par le ministre et que je désire discuter. Le ministre a parlé du grand succès du Gouvernement qui a emprunté pour les chemins de fer à un taux d'intérêt moindre qu'en 1919-1920. Je connais assez le ministre pour dire qu'il se rendait parfaitement compte que sa prétention est tout à fait futile; que le taux d'intérêt dépend de la valeur générale

de l'argent; et que le Gouvernement n'avait pas, en 1924, plus de maîtrise sur le prix de l'argent qu'il n'en avait sur le prix du blé, ou encore sur le prix du bétail en 1922. C'est la situation générale du marché financier qui détermine les prix en matière d'emprunt, et le seul moyen que le ministre eût d'établir son point était de comparer le taux obtenu par la compagnie aux taux auxquels d'autres gouvernements empruntaient dans le même temps. Il ne l'a pas fait, et je n'exagère donc pas en disant qu'il a simplement parlé en l'air. Ces comparaisons ont été tentées plusieurs fois; elles sont faciles à faire. En consultant le débat sur le budget de 1923, et particulièrement certains détails concernant les emprunts, présentés par l'ancien ministre des Finances, l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton), les honorables députés trouveront tous les renseignements nécessaires établissant que les émissions de 1920 et 1921 ont été faites au taux d'intérêt le plus bas possible, et moins élevé que celui exigé des autres pays, dans le même temps.

Pendant que j'en suis sur ce sujet, je dirai un mot sur un autre point qui s'y rattache étroitement. Plusieurs membres du Gouvernement et quelques députés progressistes ne perdent pas une occasion d'affirmer que l'exemption des bons de guerre de l'impôt a été une grande folie, un grand crime, au point de vue financier. Et ces honorables députés se mettent à estimer combien le Canada a perdu de ce chef. Je ne saurais concevoir raisonnement plus futile et plus enfantin, car il serait aussi facile d'estimer la quantité de pluie qui serait tombée depuis dix ans, sans le tremblement de terre de San-Francisco. Personne ne sait, ni ne peut dire d'une façon intelligente si le Canada y a perdu ou non un dollar. L'on croirait, à entendre ces honorables députés que ces exemptions ont été décidées uniquement en vue d'assumer une bonne aisance, leur vie durant, à ceux qui avaient de l'argent à prêter, sans aucun souci de la trésorerie ni du contribuable. Eh bien, je ne crois pas qu'aucun gouvernement ou parti soit aussi stupide que cela, ni que les honorables députés aient pareille idée, et encore moins que l'honorable ministre des Finances en fonction à ce moment-là, dont l'administration durant la guerre peut soutenir la comparaison avec celle de tout autre ministre des Finances des alliés, eût fait preuve d'autant de négligence et d'étourderie. Tous les aspects de la question furent examinés. La situation était celle-ci: Le gouvernement des Etats-Unis émettait, comme il l'a fait jusqu'à ce jour,—des obligation exemptes d'impôt. L'honorable ministre des Chemins de fer (M. Graham) prétend pourtant que les Américains sont les financiers les plus avisés du monde, et je crois qu'il n'exagère pas beaucoup: il y en a d'aussi bons, il n'y en a pas de meilleurs. C'est une mesure qu'ils trouvent avantageuse: actuellement l'échelle progressive prescrite par la loi américaine d'impôt sur le revenu est encore plus accentuée que la nôtre, car ils ont abaissé l'impôt sur les petites fortunes et maintenu celui qui pèse sur les gros revenus. Je cite cette phrase du rapport annuel du trésorier des Etats-Unis, publié il y a quelques mois:

> Le montant d'obligations entièrement exemptes d'impôts actuellement détenues par le public s'élève à $13,284,000,000 et il augmente d'un milliard de dollars chaque année.

Voilà l'œuvre de ceux que le ministre qualifie de financiers sans pareils au monde, cependant que les financiers suréminents, du côté progressiste et, du parti ministériel aussi, dénoncent comme une friponnerie la même conduite de notre part. Il fallait se procurer l'argent, l'échec eût été funeste. En jugeant la situation d'alors du point de vue actuel, l'on peut en venir sincèrement à la conclusion que les obligations mêmes imposées eussent trouvé preneurs, mais il est certain que le taux d'intérêt eût été plus élevé, et personne ne peut dire si l'impôt sur ces bons rapporterait assez pour compenser à la longue la différence dans le taux de l'intérêt. Et qui peut prévoir, au début d'une guerre, ou même après un, deux ou même trois ans, d'hostilités, le fardeau qui en résultera, et les impôts qui s'ensuivront durant des années? Il en a été au Canada comme dans les autres pays: toutes choses ont été pesées avec le plus grand soin et le ministre des Finances du Canada s'est inspiré des mêmes motifs qui guidaient les financiers d'ailleurs. Vraiment, personne ne pourrait honnêtement même songer—personne ne pourrait honnêtement dire—que d'autres motifs le guidaient. Même aujourd'hui, les Etats-Unis d'Amérique adoptent ce mode d'emprunt. Personne ne prétendra qu'ils ne pourraient obtenir ces emprunts si les obligations n'étaient pas exemptes d'impôts. Ils le pourraient certainement; il y a de l'argent en abondance dans tout le pays. Mais ils prétendent pouvoir ainsi obtenir l'emprunt à meilleur marché et se trouver finalement en meilleure posture que s'ils l'obtenaient autrement.

M. CAHILL: Mon honorable ami me permettra-t-il? N'est-il pas vrai que tous les états et toutes les municipalités ont le droit d'émettre des obligations exemptes de l'impôt et que le trésor national ne pourrait, par conséquent, lutter contre eux avec avantage s'il émettait des obligations imposables? C'est précisément le contraire au Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est justement le contraire. Il nous faut subir la concurrence tout comme le gouvernement fédéral des Etats-Unis, et il en a toujours été ainsi. Certes, ils ont le droit de le faire, mais l'honorable député croit-il que l'on maintiendrait ce droit si on ne jugeait pas que c'est de bonne politique?

M. CAHILL: Ne serait-il pas impossible pour le gouvernement fédéral de lutter sur le marché contre les états et les municipalités qui ont le droit de vendre des obligations exemptes d'impôts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement, nous leur faisons concurrence et à l'Angleterre aussi.

M. CAHILL: Pas pour les emprunts domestiques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement, nous le faisons. Le taux de l'argent ici subit l'effet de leur taux et des conditions, continuellement, mais la situation était beaucoup plus gênante, beaucoup plus délicate alors qu'elle ne l'est aujourd'hui.

M. SPENCER: N'est-il pas vrai que le dernier emprunt n'était pas exempt de l'impôt et qu'il a été souscrit au delà du montant de l'émission?

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement; les taux avaient baissé. Le dernier emprunt a été au moins souscrit pour le plein montant. Le dernier emprunt de l'ancien gouvernement était imposable. Nous avons cru que le temps était passé où il était nécessaire d'émettre des obligations exemptes d'impôts, mais nous aurions pu obtenir un meilleur prix pour cet emprunt si nous avions émis des obligations non imposables. Mais vu la différence, nous y aurions gagné, il nous aurait fallu compenser ce que nous aurions perdu en impôts.

M. LEWIS: Mon honorable ami parle des Etats-Unis. Avons-nous été les premiers à émettre des obligations non imposables?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! non, certainement. J'ignore quand ils commencèrent; je ne puis me rappeler aucune époque où les Etats-Unis auraient émis des obligations imposables. La chose s'est peut-être faite.

Ce sont les circonstances que je désire souligner et je me suis permis de le faire bien que cela ne se rapportât pas directement aux grandes lignes du discours de l'honorable ministre.

Le ministre des Chemins de fer étudia ensuite l'état du réseau et le résultat obtenu l'an dernier, et se déclara satisfait de ce résultat qu'il qualifie de phénoménal vu les circonstances. Le qualificatif est, naturellement, très utile—il est très expressif. Je voudrais pouvoir tirer du rapport autant d'encouragement qu'en trouve l'honorable ministre des Chemins de fer—sincèrement cela me ferait plaisir. J'aurais tout à y gagner si le résultat était aussi bon que le prétend l'honorable ministre. Il se laisse influencer, je crois, par les meilleurs motifs lorsqu'il présente ainsi la situation; mais je ne puis voir comment on pourrait envisager l'avenir avec autant d'optimisme que le fait le ministre des Chemins de fer.

Il dit que nous avons perdu en affaires environ 17 millions et que cette perte se trouve en grande partie compensée par le fait que les dépenses d'exploitation ont été réduites de 14 millions environ. Je ne tiens nullement le bureau de direction responsable de cette perte de trafic; d'autres conditions ont amené ce résultat. Le ministre rejette le tort sur la faible récolte qu'a donnée l'Ouest canadien, comparativement. Notre récolte n'a pas atteint la moyenne, il est vrai, mais la réduction dans le tonnage qui en est résultée n'a été que de 2,300,000 tonnes, tandis que la réduction totale sur les deux réseaux au Canada a été de 9 à 10 millions de tonnes, si elle n'a pas dépassé ce dernier chiffre—elle était de 8,800,000 à la fin d'octobre, je crois. Maintenant, d'où vient la différence? Est-elle due à la récolte comparativement faible de l'Ouest canadien? Nous avions une forte récolte dans l'Est, la plus forte de notre histoire, et bien que la récolte fût un peu plus faible que la moyenne, le cultivateur en a retiré plus pour les fins d'achat qu'il n'avait jamais retiré depuis la guerre. Il était en meilleure posture au point de vue de ce que lui a rapporté sa récolte. Comment se fait-il que l'autre tonnage a diminué trois ou quatre fois plus que la récolte? Ce n'est certainement pas la faute du bureau de direction des chemins de fer Nationaux-Canadiens, mais si le ministre veut bien en demander la raison à sir Henry Thornton dans le secret de son cabinet, la réponse en sera j'imagine, à peu près la même que la mienne; et s'il demandait à sir Henry où se trouve le remède, je crois que ce remède ne différerait pas beaucoup de celui que je préconise. Les autres affaires en Canada tombèrent complètement, elles tombèrent à partir de l'année 1923, alors que nous n'eûmes certainement pas de grande activité commerciale. Ce ne fut pas comme l'année 1923 des Etats-Unis, qui atteignirent alors le point culminant et eurent une vague de prospérité dont nous aurions pu nous attendre naturellement à avoir le bénéfice ici l'année suivante. Non, nous

étions dans une période de langueur assez prononcée en 1923. Mais en 1924, nous vîmes baisser de 57 p. 100 la quantité du fer transporté et ce fut encore pis pour d'autres articles; cela baissa tellement que les chemins de fer nationaux perdirent quelques chose comme 17 millions et que leurs employés eurent à payer la note. Des milliers de ces employés chômaient, comparativement à l'année précédente. Durant cette année, ils retirèrent $7,690,000 de moins parce qu'ils chômaient. Nous ne pouvons donc guère nous réjouir du fait que des millions ont été "épargnés" au détriment des goussets des ouvriers. Et même ce genre d'"épargne" n'a compté que pour une partie de la perte de 17 millions dans le trafic.

Mais quel est le résultat final? Nos recettes d'exploitation ont diminué de $3,186,000 comparativement à l'année précédente, qui avait été meilleure que l'autre année auparavant. Cette dernière était la première du nouveau conseil d'administration, mais l'amélioration fut loin d'être aussi grande que celle de l'année précédente sur 1921, et elle fut encore plus loin d'être aussi considérable que les 20 millions du progrès de 1921 sur 1920. L'allure de l'amélioration alla en diminuant jusqu'à la fin de 1923, alors qu'elle cessa tout à fait; et voici que, pour la seule exploitation, nous perdons $3,186,000 de plus, et en frais obligatoires, environ $4,400,000 de plus; 1924 est donc en arrière de $7,619,820 en tout sur 1923.

Où en serons-nous cette année? En 1924, nous avons vu augmenter la dette de premier établissement, d'après les chiffres même du ministre—et ce dernier a touché très délicatement ce sujet—de 118 millions; d'après les rapports de la compagnie, c'est un peu plus, mais pas beaucoup plus. Si ce chiffre de 118 millions est exact, il faudra 5 millions de plus pour payer les intérêts. L'amélioration devra donc, l'an prochain, être d'environ 7 millions pour l'exploitation, plus 5 millions. Il faudra arriver à cela avant de pouvoir bouger d'un pouce, d'avancer d'un dollar vers l'équilibre du budget de nos chemins de fer. Est-il probable que cela arrive? Si l'on continue à dépenser d'une façon extravagante comme l'an dernier, cela n'arrivera pas.

Le côté sérieux de toute la situation de nos chemins de fer nationaux est celui-ci: c'est la multiplication continue des frais de premier établissement de cette voie ferrée. En vertu de la loi, le gouvernement du Canada est responsable des nouveaux frais de premier établissement. Si, comme on l'a dit, et cela d'une façon très autorisée, on achète d'autres terrains à Montréal pour améliorer la tête de ligne ou pour d'autres fins, dépense qui s'élèvera à des centaines, oui, à des millions...

L'hon. M. GRAHAM: Pas du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Assurément à des centaines de mille dollars. Si cela est vrai et si l'on ajoute cela aux autres dépenses, dans cette course folle pour accaparer un trafic très limité, nous ne sommes certes pas sur la route qui conduit à la solvabilité du réseau national. Songez qu'on a ajouté 327 millions à la dette de ce réseau en trois ans et trois mois. Je sais que cette dette a été augmentée, et rapidement, jusqu'à la fin de 1921; mais il nous fallait restaurer un réseau délabré; il nous fallait en restaurer un à moitié ruiné et l'autre entièrement ruiné; environ 8,000 wagons à marchandises durent être construits pour les chemins de fer du Grand-Tronc et Nord-Canadien; nous eûmes à remettre en ordre des milliers de milles de voie. Et même avec cela, la proportion de l'augmentation égalait à peine la proposition actuelle, aujourd'hui que toute cette reconstruction a été faite. En 1922, la dernière année de la direction Hanna, cette dépense cessa et l'on n'ajouta que 59 millions aux frais de premier établissement cette année-là. Mais avec la nouvelle administration, on ajouta 116 millions la première année, 118 millions l'année suivante et 18 millions durant le premier trimestre de cette année. Et quand cela finira-t-il? D'après les rapports de la compagnie, le total est de 312 millions; selon les chiffres que j'ai donnés, il est de 327 millions. Il y a environ 14 millions dont on ne tient pas compte, et j'aimerais beaucoup à avoir une explication là-dessus. Cependant, même en supposant que les chiffres du ministre soient exacts et que le rapport de la compagnie soit erroné, la proportion de l'augmentation est effrayante et il faut l'arrêter, car nous ne pourrons jamais en sortir.

Et l'on doit se rappeler que cette allure a été prise au moment où le trafic diminuait continuellement, à tel point que nous avons vu baisser les recettes de 17 millions en une seule année; et cela quand on sait d'une façon évidente que l'on ne saurait, ni au moyen de la publicité ni au moyen de la radiotéléphonie, ni autrement, augmenter d'un sou les affaires du pays. On ne peut qu'enlever ce commerce à un autre réseau; et nous avons dépensé un capital considérable dans le seul but d'assurer à un réseau, de préférence à l'autre, une plus grande partie du commerce. Est-ce agir dans l'intérêt du Canada? Tout honorable député, du moins tout honorable député qui est prêt à admettre, et je pense que nous le sommes tous, que la solidité du Pacifique-Canadien est essentielle à la solidité des finances canadiennes en général, sait que nous nous couperions la gorge nous-mêmes si

nous allions diminuer la valeur financière essentielle de ce réseau. Etant donné ce fait—nous n'avons pas à aller plus loin et personne ne désire faire preuve de générosité envers cette compagnie; elle a assez bien réussi et nous défendons notre intérêt, non le sien—étant donné ce fait, il n'est sûrement pas sage de gaspiller des millions des fonds du pays pour soutenir une concurrence insensée dont le but n'est pas d'augmenter le commerce canadien mais d'enlever à un réseau, pour le donner à l'autre, une partie de son trafic, le peuple canadien devant solder la note.

L'hon. M. GRAHAM: Qu'on me permette de poser une question à mon très honorable ami. Si le peuple du Canada lui avait confié l'administration des chemins de fer nationaux canadiens, resterait-il inactif pendant qu'une autre compagnie tenterait d'enlever du commerce à ce réseau et ne tâcherait-il pas de défendre ses intérêts?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vais vous dire ce que je ferais. Je ne laisserais certainement pas diminuer le trafic sans agir; mais je ne donnerais pas, en installant des postes radiophoniques et autres choses semblables, un exemple que l'autre compagnie devrait suivre.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'aime pas à interrompre mon très honorable ami; j'avais l'intention de traiter ce sujet hier. L'une des compagnies publie dans les journaux des réclames couvrant une page entière, ce qui coûte plus cher que les postes radiophoniques; il s'agit de savoir quelle est la meilleure méthode.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sais pas quelle compagnie publie de telles réclames.

L'hon. M. GRAHAM: Je le sais.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais que notre réseau dépense environ un million en publicité, en plus de l'argent dépensé pour les installations radiophoniques dont j'ai parlé; et, bien que je ne prétende pas que l'autre compagnie soit sans reproche, j'affirme que nous devons trouver un moyen d'empêcher ces deux réseaux de se faire une concurrence au dépens du public.

M. KENNEDY (Edmonton): Vu que ces dépenses que font les deux réseaux sont soldées par le peuple canadien, n'est-il pas nécessaire que nous connaissions tous les aspects de l'état financier du Pacifique-Canadien, aussi bien que du National-Canadien?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! oui, je le pense; je pense que nous avons parfaitement le droit de le connaître, puisque les

[Le très hon. M. Meighen.]

besoins de la compagnie déterminent les prix de transport. On peut le faire jusqu'à un certain point, mais pas plus loin, sans nuire à la solidité essentielle de l'entreprise, et l'on ne peut savoir ce qui est essentiel à moins de connaître l'état financier.

On a dit que nous obtenons de ces deux réseaux le meilleur service du monde. C'est mon avis. Je pense que le ministre a entièrement raison quand il dit que l'ennui vient de ce que le service est trop bon. Il dépasse, pour l'heure, les moyens financiers du peuple canadien. Nous voyageons aujourd'hui avec luxe au Canada. Je suppose que c'est l'un des glorieux résultats de la "concurrence". En réalité ce n'est qu'une sorte de suicide lent de la part de l'un des concurrents. Nous payons pour tout cela; c'est inévitable. Mais l'on doit trouver un moyen de mette fin à cet état de choses; et nous n'y arriverons pas en persistant dans la voie que nous suivons depuis deux ans, c'est-à-dire en accumulant sur nos têtes des obligations plus considérables que nous ne pouvons en supporter.

Le ministre dit aussi que nous devons être reconnaissants de ce qu'il n'y eut pas de faillites de chemins de fer au Canada, tandis qu'il y en eut dans d'autres pays, y compris les Etats-Unis. Je ne pense pas que nous devions nous en glorifier; à mon sens, la remarque n'est pas fort à propos. Si le Dominion lui-même ne supportait pas la moitié des réseaux du pays, il se produirait des faillites. Mais le fait est qu'aux Etats-Unis, bien que le prix du transport y soit plus élevé que chez nous—à mon sens nous jouissons des prix les plus bas du monde—aux Etats-Unis d'Amérique, encore qu'il y eut des cas isolés de banqueroutes parmi leurs deux ou trois cents réseaux, à la bourse de Wall Street, les valeurs des chemins de fer américains ont été continuellement en hausse pendant l'année 1924. Ces voies ferrées et leur trafic sont dans un état tel que le public est persuadé que ces entreprises sont rémunératrices. Les statistiques dont je viens de parler démontrent que le peuple américain sait que l'état des affaires, dont dépend le trafic des chemins de fer, est solide en ce pays, qu'il justifie la hausse continuelle des valeurs ferroviaires.

Je demande ceci au Gouvernement: Faites ce que l'on aurait dû faire il y a plusieurs mois.

Mettez fin à ce continuel accroissement des frais du réseau national. Sans compter le Transcontinental et l'Intercolonial, nous en sommes déjà arrivés à un milliard et demi; en ajoutant ces deux réseaux, avec le chiffre d'intérêt qu'ils coûtent, nous arrivons à deux milliards. C'est environ ce que représente le

chiffre de nos placements dans notre réseau. Si à cela, on ajoute la somme des intérêts de nos placements dans le Grand-Tronc-Pacifique et dans le pont de Québec, nous dépassons les deux milliards. C'est un montant colossal qu'on a placé dans les chemins de fer canadiens. C'est à cela qu'il faut attribuer, en partie, les difficultés que nous avons aujourd'hui à surmonter. Au cours des dernières années nous n'aurions certainement pas dû laisser l'administration dépenser tant d'argent, même se fût-il agi du service et de la concurrence comme en a dépensé l'administration actuelle du réseau national.

Quant à cette question de fusion je ne tiens pas à commenter les observations du ministre. Incontestablement le pays n'aime pas le monopole, et s'il est possible de s'y soustraire il ne faut rien épargner pour le faire. Mais d'année en année nous nous en allons vers sa réalisation en agissant comme nous l'avons fait depuis vingt-sept mois avec le résultat que nous nous trouvons dans la plus embarrassante situation.

M. ROBERT FORKE: Je n'ai pas besoin de dire que tous, nous avons écouté avec beaucoup de plaisir l'exposé qu'a fait hier après-midi, le ministre des Chemins de fer. Cet exposé est fort instructif présenté sous une forme qui le rend intéressant, facile à écouter et facile à comprendre. Aussi je tiens à dire combien j'aime ce genre de discours parsemé, ici et là, de réparties et de bons mots. Je pense même que le ministre des chemins de fer (M. Graham) et le très honorable chef de l'opposition (M. Meighen) feraient une heureuse combinaison car, en prenant le discours de l'un pour le comparer à celui de l'autre, si nous trouvons que si l'un est un peu trop optimiste, l'autre ramène les choses à leur juste niveau.

Dans ses commentaires, cet après-midi, le très honorable chef de l'opposition a parlé des obligations exemptes de l'impôts, et il a trouvé que c'était bien de les émettre ainsi. Je sais bien qu'il y aurait beaucoup à dire pour justifier cette manière d'agir de ce temps-là. Ces obligations se sont vendues dans tous les groupes de la population; toutefois il ne fait pas de doute qu'elle n'aient surtout trouvé preneurs chez les gens riches et les grandes associations. A leur émission, nombreux sont les petits épargnants qui en mirent quelques-unes en portefeuille, et cette tendance à acquérir ces valeurs nous offre une indication assez exacte de la prospérité ou du bien-être dont les masses ont joui au cours des deux dernières années. Mais comment se fait-il maintenant que ces obligations sont passées du portefeuille de petits épargnistes aux mains des gros capitalistes? Je pourrais signaler à mes collègues des gens qui avait acquis de ces obligations il y a quelques années, et qui n'en possèdent plus une seule. Je me contente de faire cette observation, il reste à la députation à juger de son exactitude. Je ne crois pas me tromper en affirmant que la plupart des obligations exemptes d'impôts ne sont plus détenues en ce pays par la classe ouvrière. Quoiqu'il en soit, c'est une affaire du passé et il ne sert à rien de gaspiller le temps à parler de cela.

Nous nous rendons bien compte que la situation des chemins de fer au Canada est très grave. Seulement je ne désespère pas de voir luire des jours plus brillants et l'avenir plus encourageant. Je n'ai pas de reproche à faire au sujet des déclarations du très honorable chef de l'opposition. Selon moi il est aussi bien que la députation sache à quoi s'en tenir et envisage la situation sous son plus fâcheux aspect. Je ne doute pas de l'exactitude des chiffres donnés par le très honorable chef de l'opposition quand il dit que la situation s'est aggravée et que nous avons encore perdu de plus de sept millions que l'année dernière sous forme de bénéfices provenant de l'exploitation du réseau national. Quant au trafic et aux affaires que nos chemins de fer ont eu de moins, il y a diverses façons d'expliquer le fait. Quand il a commencé à nous dire pourquoi nos chemins de fer faisaient moins d'affaires, je sais bien que le très honorable député n'a pas manqué de retourner à ses anciennes prétentions. Il nous a raconté la vieille histoire des usines fermées, des ouvriers sans travail et de beaucoup d'autres choses semblables. Selon moi il y a un autre moyen d'expliquer ce qui en est et c'est ce que je me propose de faire plus tard.

Pour ce qui est de l'administration des chemins de fer nationaux, je crois que le peuple canadien, en général, est content de celle de sir Henry Thornton. Seulement y a encore place pour de l'amélioration. Il m'arrive souvent de me demander pourquoi on parle si peu en Chambre du conseil d'administration qui est sensé assister sir Henry Thornton. Je ne sais pas très bien à quoi m'en tenir quant à ses devoirs. J'ai l'idée qu'il a été associé à sir Henry Thornton pour le conseiller. Si grande autorité qu'il puisse être dans l'administration matérielle des chemins de fer, je ne sais si sir Henry Thornton est un magicien ou non en matière de finance ou si, oui ou non, il peut gérer les finances du réseau du mieux possible. Comment le conseille-t-on? Quelle direction lui donne-ton en matière de finances?

Le bureau de direction se compose-t-il d'hommes capables de donner d'excellents conseils en finance? Je l'ignore. Je ne suis pas en mesure de me prononcer sur l'administration financière du réseau national, mais selon moi, monsieur l'Orateur, on pourrait faire quelque chose en ce sens. Je ne connais pas, je tiens à le dire en passant, le personnel de la direction. L'honorable Edward Brown, de Winnipeg, j'imagine, serait un expert financier.

Je crois savoir qu'en dernière analyse le Gouvernement est responsable des dépenses du réseau national au compte du capital. Bien que nous convenions et croyions que la seule solution possible du problème, à l'heure actuelle, consiste à donner carte blanche au président et aux directeurs dans l'administration du réseau, cependant, dans le cas de grandes dépenses au compte du capital, je crois, le Gouvernement est tenu responsable. Je ne suis pas tout à fait en mesure de critiquer avec justesse la ligne de conduite suivie à cet égard, mais je pense comme le très honorable chef de l'opposition que ce n'est pas le temps d'effectuer de grandes mises de fonds, sauf dans le cas d'absolue nécessité pour la bonne administration et l'outillage du réseau à titre d'entreprise en activité d'exploitation, et à mon avis, il faut pratiquer la plus rigoureuse économie dans ce sens à une époque où nous sommes en butte à de telles difficultés et subissons de si grands déficits dans l'exploitation du réseau.

Quant au Pacifique-Canadien, j'abonde dans le sens des honorables députés qui proclament que la prospérité de cette compagnie importe presque autant au pays que la prospérité des chemins de fer nationaux, et que nous sommes intéressés aux deux. La seule différence, c'est que nous avons à solder les déficits du réseau national et, conséquemment, la chose nous touche de plus près que dans le cas de l'autre chemin de fer qui est une entreprise rémunératrice. En même temps, tout affaiblissement de l'état financier du Pacifique-Canadien serait un malheur pour le pays. Quand nous parlons et agissons en faveur du réseau national, ce n'est pas avec la moindre animosité envers le Pacifique-Canadien.

Pour ce qui est du service, je me demande s'il y a autant à dire. Il est important, comme de raison, mais je ne sache pas qu'il existe une grande différence entre une voiture de première aujourd'hui, et la voiture de première en usage depuis vingt ans. Nous avons un mode de voyager plus dispendieux, je pense; les plus grandes améliorations et un grand luxe marquent le voyage en chemin de fer moderne. Je sais que les trains sont bien plus à l'heure qu'auparavant. Ils sont plus rapides, et cela coûte plus cher et contribue peut-être à l'accroissement des frais. A propos du service, j'aimerais à ramener certains députés trente ou quarante ans en arrière—et c'est une jolie période dans l'histoire du pays—et parler un instant du service que nous donnait alors le Pacifique-Canadien. J'en étais venu à la conclusion que l'aristocratie canadienne se trouvait parmi le personnel ferroviaire, à cette époque. C'est loin, et mes remarques ne sont pas du tout une censure des hommes qui se trouvaient alors à l'emploi de cette compagnie. Mais je me souviens du temps où le commun approchait avec défiance d'un guichet aux billets, à la gare; il demandait quelque chose et il s'écoulait beaucoup de temps avant que le préposé daignât lever les yeux. Et quand celui-ci daignait lever les yeux et faisait répéter la question, il tournait force pages et au bout de quelque temps répondait sèchement. Avec la ténacité voulue, vous parveniez à obtenir le renseignement désiré. Je n'exagère pas, je pense. Mais comment le Pacifique-Canadien et le réseau national nous traitent-ils aujourd'hui? On a pour nous les plus grands égards, on nous traite fort civilement, on nous renseigne avec précision et nous n'avons pas le moindre sujet de plainte contre le personnel de l'une ou l'autre administration. Je ne sais à quoi attribuer le changement, mais il est indubitable qu'il existe aujourd'hui une différence notable entre le service donné par les deux compagnies et celui du commencement de notre histoire.

Quant à la publicité, il y a beaucoup de sens dans les observations du chef de l'opposition (M. Meighen); vous ne sauriez accroître les affaires d'un chemin de fer par la réclame. Mais le ministre des Chemins de fer (M. Graham) a aussi raison de dire qu'un chemin de fer ne peut laisser l'autre lui souffler sa clientèle. C'est l'un des cas où un peu de coopération réelle pourrait prévenir beaucoup de déboursés superflus et éliminer la présente duplication des services. Il ne devrait pas exister de mauvais vouloir ou de concurrence indue entre les deux grands réseaux. Depuis quelques jours, on fait grand usage du mot "coopération"; la coopération s'affirme comme étant plus désirable que la compétition dans une très large mesure, dans l'administration des affaires canadiennes.

Quant à moi je serais en faveur de faire cesser la rivalité qui existe entre les deux réseaux. Il voudrait mieux qu'ils s'entr'aidassent, dans l'intérêt du pays et même dans leur propre intérêt.

On a discuté, ces jours derniers, la question de la fusion des deux réseaux. Après y avoir réfléchi j'en suis venu à la conviction que

l'idée n'est pas très bonne. Peut-être cela pourrait-il se faire plus tard; peut-être devra-t-elle être accomplie un de ces jours. En examinant la chose avec calme et délibération cette fusion ne me paraît pas avantageuse, car le pays serait à la merci d'un monopole. Je l'ai fait observer à notre collègue de Waterloo (M. Euler), quand il a parlé sur ce sujet, dans une précédente discussion. Je lui ai dit que le jour où le Pacifique-Canadien mettrait la main sur tous les chemins de fer du pays, il constituerait ce monopole auquel le ministre a fait allusion hier. D'après moi, si une seule compagnie avait la propriété de toutes les lignes ferrées, elle serait maîtresse du pays. Et c'est pourquoi je m'opposerai à ce que le Pacifique-Canadien acquière les chemins de fer nationaux. D'autre part, en supposant que la direction du réseau national soit chargée de l'exploitation de tous les chemins de fer du Canada, je connais assez la nature humaine et j'ai gagné assez d'expérience dans les affaires publiques pour être convaincu de l'impossibilité de soustraire la gestion d'un tel service à l'influence des hommes politiques. Voilà mon opinion à ce sujet.

L'idée est attrayante à première vue de réunir tous les chemins de fer dans la main de l'état et de les exploiter au bénéfice du public et pour son plus grand bien, mais c'est une utopie qui ne se réalisera pas. Il vaut mieux prendre les mesures propres à obtenir que les deux réseaux soient administrés aussi économiquement que possible, afin qu'ils puissent donner un bon service au public voyageur et à leurs autres clients.

M. WOODSWORTH: L'argument de l'orateur ne s'appliquerait-il pas à d'autres services publics, comme le transport des objets postaux, qui est en fait un monopole? Ne serait-il pas également avantageux de faire exécuter les services de la poste par deux concessionnaires concurrents?

M. FORKE: C'est possible; mais je n'admets pas l'analogie des deux cas. Il n'y a aucun point de comparaison entre eux. On ne saurait comparer l'administration postale à l'exploitation des chemins de fer. La différence est telle que toute comparaison est impossible.

Je ne veux pas prolonger cette discussion sur les voies ferrées. Je n'ai pas de connaissances spéciales en cette matière et je ne puis qu'exprimer l'avis d'un profane. Mais j'ajouterai quelques réflexions sur l'immigration, sujet à propos duquel je ne serai pas d'accord avec plusieurs membres ici, je le sais. Pourtant, la situation des chemins de fer n'est susceptible de s'améliorer que par l'augmentation de la population canadienne.

Sir Henry Thornton aura beau pratiquer une stricte économie; il aura beau réduire les dépenses de nouvel établissement et faire l'impossible pour perfectionner l'exploitation, tant que la population ne sera pas plus nombreuse la situation des chemins de fer laissera à désirer.

Le chef de la gauche me paraît croire que cette situation a été amenée par la mauvaise condition des affaires et par un ralentissement de l'activité industrielle. Je n'ai que peu de chose à dire à ce sujet, si ce n'est qu'on ne verra jamais la fin de nos maux tant qu'on persistera dans cette conception. Je sais bien que nos collègues qui sont à notre droite, et dont je prise fort l'avis, m'accuseront de soutenir un point de vue particulariste et penseront qu'étant agriculteur je ne vois que l'intérêt de l'agriculture. Eh bien, malgré cela, je persiste à croire que le progrès général du pays dépend de la prospérité agricole. Créer autant d'exploitations industrielles que vous voudrez: si les campagnes ne sont pas heureuses et prospères, les industries urbaines péricliteront. Il s'ensuit que le premier objet à rechercher, c'est d'assurer par quelque moyen la prospérité de l'agriculture.

Cela me ramène à la question de l'immigration. Je suis personnellement opposé à une immigration sans discernement. Il ne sert de rien d'ouvrir nos portes à des émigrants qui n'ont pas les qualités nécessaires pour s'adapter à notre genre de vie. Nous devons faire en sorte de n'amener au pays que des gens susceptibles de s'adapter aux mœurs et coutumes canadiennes et en mesure de gagner honorablement leur vie ici. Le problème de l'immigration, je m'en rends parfaitement compte, est d'une solution très difficile; il n'est guère facile d'obtenir toujours des immigrants désirables des Iles-Britanniques. Le surplus de population n'est guère considérable dans les régions agricoles du Royaume-Uni et ils sont assez rares les agriculteurs anglais qui tournent leurs regards vers le Canada pour venir s'y établir. Par contre, nous constatons que les artisans et les ouvriers sont empressés d'immigrer au Canada pour l'instant et voilà justement la catégorie de gens dont nous avons un surplus au pays. J'éprouve la plus grande sympathie à l'égard du Gouvernement pour les efforts qu'il tente afin de poursuivre un programme d'immigration productif de résultats; cependant, je n'envisage peut-être pas le problème sous le même angle que certains de mes honorables collègues, en ce qui regarde la catégorie d'immigrants désirables pour le Canada. Je suis satisfait d'un bon nombre de Lithuaniens que l'on a admis au

Canada et je diffère d'opinion sur ce sujet avec plusieurs de mes honorables amis du groupe progressiste. J'ai rencontré un bon nombre de Lithuaniens qui sont d'excellents colons et deviennent de bons cultivateurs. Si ces gens peuvent s'établir au pays, sans se grouper en colonies trop nombreuses, je suis convaincu que la prochaine génération nous fournira de bons et loyaux sujets du Canada. Mais en attendant, nous devrions tenter tous les efforts possibles afin de rendre l'agriculture prospère; il faudrait augmenter le chiffre de la population agricole et donner l'encouragement voulu à toute industrie qui est susceptible d'être exploitée avec bénéfice, dans les circonstances actuelles. Je le répète, monsieur l'Orateur, j'espère que le peuple canadien a assez de ressources et d'initiative pour refuser de baisser la tête et d'avouer qu'il ne peut lutter contre la concurrence des autres nations en ce qui regarde la fabrication des produits dont nous avons besoin ici.

Et en terminant, monsieur le président, permettez-moi d'ajouter que nous désirons tous la prospérité de nos chemins de fer nationaux. Le réseau constitue un lourd fardeau sur les épaules du peuple canadien pour l'instant; cependant, au cours de son exposé, le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) a fait luire à nos yeux un faible rayon d'espoir, que d'ici à quelque temps, la situation s'améliorera et nous fera oublier les ennuis du passé.

M. MARLER: Monsieur le président, il n'est guère nécessaire pour moi de discuter la situation ferroviaire en détail, après les éloquents discours du ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) et des deux chefs de la gauche (MM. Meighen et Forke).

Il y a toutefois un aspect du problème que le ministre a effleuré à peine et auquel le chef de l'opposition officielle a brièvement fait allusion: c'est l'augmentation de la dette des chemins de fer nationaux envers le public en ces dernières années.

Au cours des observations que j'ai faites sur le budget, mes honorables amis s'en rappellent sans doute, j'ai mentionné cette augmentation de notre dette; j'ai fait certaines assertions et soumis certains chiffres, qui sont consignés dans les colonnes du hansard. De plus, j'ai offert de communiquer au chef de l'opposition officielle les états que j'avais préparés à ce sujet. Et j'ai fait cette offre à mon très honorable ami, non pas avec l'idée de donner une haute idée de mes connaissances touchant la question en discussion, ni dans le but de me mettre en vedette dans la discussion de ce problème ferroviaire. J'ai voulu tout simplement nous mettre en mesure d'arriver aux mêmes conclusions et aux mêmes chiffres afin d'exposer la situation sous son vrai jour en ce qui regarde l'augmentation de la dette des chemins de fer nationaux au public. Or, le chef de l'opposition n'a pas accepté mon offre; de fait, il a cité ses propres chiffres au cours de son discours sur le budget et ces chiffres diffèrent entièrement des miens.

J'ai posé certaines questions dans le temps; cependant, mes honorables amis du parti conservateur ne m'ont pas permis de continuer jusqu'au bout, tandis que mon très honorable ami a terminé sa réprimande à mon adresse en disant que je devrais être plus soigneux et plus réfléchi dans mes recherches et montrer moins d'empressement à me remonter dans la faveur ministérielle. Eh bien! monsieur le président, je n'avais aucunement cette intention lorsque j'ai cité les chiffres en question. L'unique désir qui m'animait, je le répète, c'était de permettre au public de se rendre compte jusqu'à quel point la dette des chemins de fer au public a augmenté en ces dernières années. Voilà une question de la plus haute importance car cette augmentation se fait sentir sur la dette d'ensemble du Canada et il est impossible de se rendre compte du chiffre exact de la dette publique globale sans savoir au juste quelle est l'augmentation des obligations contractées pour le compte des chemins de fer nationaux.

Dans le discours qu'il a prononcé sur le budget, le premier ministre (l'hon. Mackenzie King) a cité certains chiffres concernant l'accroissement de la dette globale du Canada en ces dernières années. Mon très honorable ami a dit que la dette globale du Canada a augmenté de 90 millions de dollars et l'assertion du premier ministre est exacte à tous les points de vue. Elle est fondée jusqu'à un certain point sur les chiffres que j'ai cités au cours de mes remarques sur le budget et qui font voir l'augmentation de la dette des chemins de fer au public. Or, mon très honorable ami le chef de l'opposition officielle—dont je déplore infiniment l'absence cet après-midi, —bien qu'il admette quelques-unes de mes conclusions, rejette les autres. Je lui ferai observer qu'il ne saurait adopter certaines conclusions et rejeter les autres.

Quoi qu'il en soit, monsieur le président, il y a trois points que je désire traiter aujourd'hui. Je serai bref, mais je tiens à m'expliquer clairement.

Je veux montrer que l'argent provenant des émissions d'obligations de chemin de fer, en 1920, 1921 et 1922, n'ont pas toute été affectées au remboursement et que la partie qui n'a pas été ainsi employée n'a pas toute été fournie par le fonds consolidé, mais que le surplus résultant des émissions d'obligations, moins le remboursement provenant du fonds

consolidé durant cette période, s'est chiffré à $50,884,485, somme qui n'a pas été ajoutée à la dette d'ensemble du pays. En réponse à cela, le chef de l'opposition dit que le montant qui a résulté des émissions d'obligations a été affecté au remboursement—et que toute partie qui n'a pas été ainsi utilisée a été payée en espèces pour le remboursement—et que, par conséquent, il n'y avait pas lieu d'ajouter aucune partie des émissions d'obligations à la dette publique.

Voici le second point que je veux faire observer: Dans la période comprise dans les exercices 1923, 1924 et 1925, c'est-à-dire les trois exercices suivants, la dette de notre réseau envers le public ne s'est accrue que de $102,122,196. A cet égard, je ne me sers pas des chiffres revisés par le premier ministre; c'est ce que je ferai plus tard. Je donne ceux-ci pour qu'ils soient conformes à ceux que j'ai fournis au leader de l'opposition lorsqu'il a pris la parole sur le budget. En réponse à cette assertion, le chef de l'opposition dit que la dette des chemins de fer envers le public a été augmentée de $176,796,490 du 31 décembre 1921 au 31 mars 1925.

Voici mon troisième point: Durant les trois exercices 1923, 1924 et 1925, la dette d'ensemble du Canada, c'est-à-dire la dette nette consolidée plus l'augmentation de la dette des chemins de fer envers le public—je me sers encore des chiffres non revisés par le premier ministre—s'est accrue de $111,473,508, et si j'emploie les chiffres soumis par le premier ministre, durant la même période, l'augmentation de la dette d'ensemble a été de 99 millions. Le chef de l'opposition répond à cela que du 31 décembre 1921 au 31 mars 1925, la dette d'ensemble a été augmentée de $262,561,105.

Voilà les trois points que je désire discuter cet après-midi et les conclusions auxquelles je veux en arriver et qui sont contestées par le leader du parti conservateur.

M. KELLNER: Vous dites que l'augmentation de la dette d'ensemble a été de 111 millions, alors que le premier ministre prétend qu'elle est de 99 millions. Ne pensez-vous pas que cet écart devrait être expliqué? La somme est trop forte pour que l'on se contente d'une simple déclaration. Il faut rendre compte de cette différence.

M. MARLER: Si mon honorable ami se reporte à la page 2752 du hansard il verra que les économies sur le calcul estimatif du budget se sont chiffrées à $11,643,000. Mon montant de $111,473,508 a été préparé avant que les chiffres revus par le chef de l'exécutif nous eussent été soumis par lui. Que mon honorable ami déduise les $11,643,000 des $111,473,508 et il obtiendra le montant exact de $99,830,508.

Maintenant laissez-moi expliquer le premier de mes points. Au cours des exercices clos les 31 mars 1920, 1921 et 1922, la dette des chemins de fer envers le public a été portée à $50,884,485. Celle-ci, de même que la dette d'ensemble qui montre l'augmentation de la dette des chemins de fer envers le public, ne s'accroît pas seulement jusqu'au montant des obligations garanties qui peuvent être émises mais aussi des obligations non garanties qui peuvent être émises par les chemins de fer au public. En d'autre termes, les obligations des voies ferrées sont les nôtres, tout autant que les obligations garanties et non garanties émises nous appartiennent; c'est exactement la même chose sous tout rapport. Le très honorable chef de l'opposition a apparemment abondé dans mon sens à cet égard. Je regrette qu'il ne soit pas à son siège pour me contredire si je me trompe. Toutefois, je veux élucider ce sujet car il a une importance majeure. A cette fin, je désire insérer aux Débats l'opinion exprimée par mon très honorable ami, à savoir que les valeurs garanties et non garanties des chemins de fer sont des dettes fédérales. Voici ce qu'il dit à la page 2704 (é. f. non-revisée) des débats de 1925.

J'ai dit que nos affaires financières suivent maintenant deux chenaux; tout le monde sait ce que j'entends. Devant le monde, nous avons deux situations; la première comme le Canada de jadis et la seconde comme le Canada propriétaire du National-Canadien. Chacune nous appartient, nous sommes intéressés aux finances de chacune et nous portons la responsabilité des dépenses de chacune.

Plus loin à la page 2706, il dit:

Si nous voulons savoir où nous en sommes, il nous faut nécessairement inclure toutes nos obligations jusqu'à ce que nous en arrivions au jour, si jamais ce jour vient, où il nous sera permis de considérer honnêtement nos placements dans les chemins de fer comme un actif.

Et encore, à la page 2706:

Je dis que nous devrions nous assurer jusqu'à quel point sont endettés les chemins de fer nationaux.

A la page suivante, répondant à ma question si les valeurs non garanties faisaient partie de la dette du réseau le très honorable chef de l'opposition a affirmé ceci:

Oui, elles font aujourd'hui partie de la dette du chemin de fer National-Canadien.

Et plus loin, à la page 2708:

Si l'on tient compte de notre dette totale, l'on doit songer aux obligations qui n'étaient pas garanties, je l'admets, de sorte que nous ne différons nullement d'opinion.

C'est à moi-même qu'il faisait allusion. J'ai donné lecture de ces citations tout au début de mes remarques afin d'établir bien clairement que pour déterminer le chiffre des obligations de notre réseau ferroviaire il faut tenir compte des valeurs non seulement ga-

ranties mais encore non garanties. Je réitère aussi que l'accroissement de cette dette se reflète dans une augmentation correspondante de la dette d'ensemble du Canada.

Dans son discours sur le budget, le très honorable chef de l'opposition a cherché à démontrer que le produit de la vente de certaines émissions de valeurs,—pour être exact, des obligations émises jusqu'à concurrence de 100 millions de dollars,—avait été employé à des remboursements, de sorte qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter aucune partie de ce montant de 100 millions à la dette d'ensemble du pays en ce qui concerne le régime de nos prédécesseurs. A présent si les honorables députés veulent me suivre, mon très honorable ami a parlé des valeurs émises,—non pas toutes les valeurs, mais une partie,—au cours des exercices, comme il l'a dit, de 1920 et 1921. En fait les valeurs dont il a fait mention furent émises dans le courant des exercices 1921 et 1922,—notez que je parle de l'exercice financier de l'Etat et non pas des compagnies de chemins de fer. Ces valeurs comprenaient 50 millions pour le compte du Nord-Canadien et 50 millions pour le compte du Grand-Tronc, toutes deux étant des émissions garanties. En voici le détail:

1920-1921: Nord-Canadien, $25,000,000; 7 p. 100; échéance, 1940.
Grand-Tronc, $25,000,000; 7 p. 100; échéance, 1940.
1921-1922: Nord-Canadien, 6½ p. 100; échéance, 1946.
Grand-Tronc, 6½ p. 100; échéance 1946.

Le chef de l'opposition a parlé de ces émissions de 100 millions et a cherché à démontrer que ce montant avait été consacré à des remboursements. Il a cité les chiffres suivants:

Grand-Tronc

Exercice	Taux	Terme	Echéance	Montant
1920.. ..	5½	5 ans	1er juillet 1920	$12,166,666
1921.. ..	6	3 ans	14 janvier 1921	4,866,666
	6	3 ans	1er octobre 1921	14,600,000
Obligations pour l'achat de matériel.. ..				719,780
Total des retraits effectués pour le compte du Grand-Tronc..				$23,353,112

Puis il a démontré que l'emprunt de 7 p. 100, Nord-Canadien, avait été appliqué en entier, au remboursement d'autres obligations; cela est vrai. Le dit emprunt a servi précisément à solder les frais suivants:

Nord-Canadien

Effets garantis, 3 ans, 5 p. 100, 3,650,000 livres sterling, soit $12,934,487.
Obligations du chemin de fer Duluth, Rainy Lake and Winnipeg, 10 ans, 5 p. 100, $2,000,000.
Banque canadienne du Commerce, $9,132,272.
Remboursements sous l'empire de la loi des mesures de guerre, $1,466,044.
Total des remboursements effectués sur le produit de l'emprunt à 7 p. 100, échéance 1940, du Nord-Canadien, $25,532 803.

[M. Marler.]

Puis mon très honorable ami a expliqué ce qu'on a fait de l'emprunt suivant, celui du Nord-Canadien, $25,000,000, à 6½ p. 100, échéance de 1946; il a affirmé, citant l'exposé des chemins de fer de l'époque que tout le produit en avait été consacré à des remboursements; il a inscrit ces 25 millions de dollars dans la colonne des retraits. Dans le même passage de son discours il a énoncé ce qui suit:

Au cours de l'année on retira également 2 millions d'obligations à 5 p. 100 du Duluth, Rainy Lake and Winnipeg Railway, garanties par la compagnie du chemin de fer du Canadien-Nord et 3,650,000 livres sterling ($18,000,000) d'effets garantis du chemin de fer du Canadien-Nord portant intérêt à 5 p. 100.

Si les honorables membres veulent faire l'addition de ces chiffres ils verront que le total est de $102,353,113. Le chef de l'opposition a dit, en outre, qu'on avait effectué le rachat de certaines obligations du Grand-Tronc-Pacifique, c'est-à-dire les $9,720,000 de billets à 5 p. 100, payables en livres sterling; ce qui fait un total définitif de $112,073,113.

Or, il faut analyser ces remboursements. Ceux du Grand-Tronc, tels que les a donnés mon très honorable ami, qui atteignent un total de $32,353,112, furent effectués nominalement ainsi qu'on l'a exposé; seulement la somme d'argent déboursée à cette fin fut non pas un peu plus de 32 millions de dollars, mais $28,954,008.

Pour ce qui concerne l'émission du Nord-Canadien, à 7 p. 100, échéance de 1940, je ne fais pas de commentaire; son produit a servi à des remboursements. Mais très peu du produit de l'émission de $25,000,000, à 6½ p. 100 du Nord-Canadien, a servi à cette fin. Cette somme a été employée au paiement d'une partie des avances faites en avril, mai et juin par le ministère des Finances, c'est-à-dire durant l'exercice financier de 1922. Les obligations ont été émises en juillet 1921 et on n'a fait que rembourser ces avances qui avaient été consenties temporairement—si je peux m'exprimer ainsi pour être plus clair. On a très peu remboursé avec le produit de l'émission de 25 millions dont mon très honorable collègue revendique le mérite.

L'hon. M. GRAHAM: Une simple opération de banque.

M. MARLER: Une opération de banque, ni plus, ni moins. En outre, mon très honorable collègue réclame le mérite de £3,650,000 ($18,000,000) de bons garantis à 5 p. 100 et des $2,000,000 du Duluth et Rainy River. Or ces sommes avaient été remboursées à même l'emprunt précédent, c'est-à-dire l'emprunt de 1921, non pas celui de 1922, et l'on devrait les déduire.

En résumé, pour ce qui est des valeurs spécifiques, et j'appuie sur le mot "spécifique" pour ne pas induire mes collègues en erreur, ces valeurs mentionnées dans les opérations de remboursement se sont élevées à $64,220,114, non pas $112,073,113. Autrement dit sur les $112,073,113 de valeurs spécifiques que le très honorable leader de l'opposition prétend avoir été remboursés, il n'a été payé que 64 millions environ.

Mais on a remboursé d'autres valeurs; c'est incontestable, des valeurs dont le leader de l'opposition n'a pas tenu compte dans les opérations de remboursement, qu'il n'a apparemment pas comptées à l'époque. Je les indiquerai tout à l'heure. Ce que je voulais faire remarquer, c'est que la dette du chemin de fer envers le public s'est accrue pendant les trois années en question de $50,884,485. Je prendrai chaque année séparément, pour montrer comment j'arrive à ce chiffre, je citerai mes autorités, j'indiquerai les remboursements qu'on a effectués et j'établirai le compte pour chaque année, afin qu'on soit certain de ce qui s'est fait. Voici donc ce qui est arrivé durant les trois années en question. La dette, je le répète, s'est accrue de près de 51 millions, et cette augmentation s'est répartie comme suit:

En 1920, la dette du chemin de fer envers le public s'est accrue de..	$18,885,763
En 1921, la dette du chemin de fer envers le public s'est accrue de..	20,617,375
En 1922, la dette du chemin de fer envers le public s'est accrue de..	11,381,347
	$50,884,485

L'hon. M. GRAHAM: Cela ne comprend que l'accroissement de la dette envers le public durant cette période, non pas les sommes prêtées aux chemins de fer par l'Etat.

M. MARLER: Simplement la dette envers le public. Cela n'a aucun rapport avec la dette consolidée touchant les chemins de fer. Or, comment suis-je arrivé à ces chiffres pour chacune des années précitées? Il est très important de se le fixer dans l'esprit avant d'aller plus loin. Voici comment j'ai procédé: D'abord, déterminons les obligations émises durant l'exercice financier en question; ensuite, voyons à quoi ces obligations ont servi, afin de savoir combien on a remboursé à même le produit de ces émissions. En troisième lieu, recherchons ce qu'on a fait avec les avances en espèces consenties chaque année aux chemins de fer à même le fonds consolidé, pour voir la proportion employée aux fins de remboursement. Or, si vous prenez les obligations, déduction faite de ce qui a été remboursé avec ces obligations et les avances en espèces, vous obtiendrez le chiffre de l'augmentation de la dette des chemins de fer envers le public pour chacune des années en question.

Je citerai les chiffres pour l'une de ces années. Je ne veux pas importuner la Chambre en lui donnant tous les détails et je ne citerai que les chiffres de 1920 pour montrer comment se fait le calcul. Si l'on veut bien me le permettre, je ferai consigner au hansard les tableaux indiquant exactement comment on arrive aux chiffres des autres années.

Prenons l'année 1920. D'abord, que représentent les obligations émises? Elles se sont élevées à $42,109,026. Voici l'usage qui a été fait de cet argent:

Construction et améliorations, capital, dettes courantes..	$ 9,483,454
Remboursements..	17,109,026
Escompte..	516,546
Matériel acheté avec le produit des obligations..	15,000,000
	$42,109,026

Maintenant combien a-t-on avancé en espèces à même le fonds consolidé durant l'année? On a avancé cette année-là $55,-264,144. A quoi a servi cette argent?

Déficits d'exploitation et intérêts dûs au public..	$23,360,893
Construction, améliorations, capital, dettes courantes et fournitures..	25,789,014
Remboursement..	6,114,237
	$55,264,144

Comme je l'ai dit, nous réunissons ces deux faits. Des emprunts ont été consentis aux montants suivants:

Emprunts garantis..	$17,109,026
Emprunts non garantis..	25,000,000
Montant total des obligations émises..	$42,109,026
A déduire le produit des émissions servant aux remboursements..	17,109,026
Balance..	$25,000,000

Cela ajoute à la dette nette du chemin de fer au public, par voie d'emprunts, une somme de 25 millions, mais on a payé à même le fonds consolidé pour compenser cette augmentation, une somme de $6,114,237, ce qui fait une augmentation nette de la dette au public pendant l'année 1920, de $18,885,763, chiffre que je viens de citer.

M. KENNEDY (Edmonton): Cela se rapporte à la période financière?

M. MARLER: Oui. Il est maintenant une autre question que les honorables députés vont poser et à laquelle on devrait répondre: Quels ont été les remboursements particuliers qui ont été faits? Est-ce que je cherche à deviner les remboursements ou est-ce que je les prends en termes généraux? A-t-on examiné les comptes pour savoir exactement ce qui a été remboursé? J'affirme absolument que je vais

exposer maintenant—je parle toujours de 1920—comment on a employé ces $6,114,237 pour des remboursements particuliers en espèces et comment on a utilisé les $17,109,026 pour rembourser à même le produit des obligations. Voici les détails:

Remboursement sur les fonds en espèces.	
Chemin de fer Nord-Canadien—	
Emprunt de la Banque canadienne de Commerce consenti en 1914	$ 1,250,000
Emprunts divers à Londres	104,504
Rachat des billets pour l'achat de matériel	4,705,000
Fonds d'amortissement	54,733
Total des remboursements en espèces.	6,114,237
De la vente des obligations	
Nord-Canadien—	
Emprunts de la Banque canadienne de Commerce	$12,000,000
Emprunts de banquiers de Londre (£1,049,800)	5,109,027
Total des remboursements faits avec le produit des obligations	$17,109,027
Total de tous les remboursements	23,233,264

Je ne cite pas aux honorables députés tous les chiffres en ma possession, ils sont excessivement arides et difficiles à suivre, mais simplement pour démontrer qu'on a ajouté $18,885,763 à la dette des chemins de fer au public, cette année-là. Je dis de plus qu'on n'a pas ajouté cette somme à la dette d'ensemble. On s'est servi des mêmes procédés et on a réuni les mêmes chiffres en 1921 et 1922 pour montrer, je le répète, un total de $50 884,485 qui a été ajouté à la dette du réseau au public et cette augmentation n'a pas été portée au compte de la dette d'ensemble du Dominion. C'est là le point que je veux démontrer, monsieur le président, et, avec votre permission, au lieu de lire tous ces tableaux compliqués je les ferai inscrire au hansard où tous les honorables députés pourront les lire:

Les tableaux suivants sont en conséquence marqués et soumis comme suit:

Chemin de fer 1. Indiquant les obligations émises durant chacune des période 1920, 1921, 1922, 1923, 1924 et 1925.

Chemin de fer 2. Indiquant comment on a disposé des espèces et des obligations émises par les chemins de fer ou pour leur compte.

Chemin de fer 3. Indiquant l'augmentation de la dette du chemin de fer au public causée par ces emprunts en déduisant les remboursements.

Chemin de fer C. Indiquant les émissions identiques rachetées.

Chemin de fer 4.—Indiquant les fonds nouveaux engagés dans les chemins de fer depuis le 31 mars 1919, déduction faite des remboursements.

N.B.—Ces chiffres ont été préparés avant les chiffres revisés pour la période 1925, chiffres soumis par le premier ministre.

M. KENNEDY (Edmonton): L'honorable député entend-il qu'il s'agit d'une nouvelle dette des chemins de fer qui n'a pas été ajoutée à la dette du pays?

[M. Marler.]

M. MARLER: Non, c'est la dette additionnelle des chemins de fer au public en tenant compte de toutes les valeurs garanties ou non garanties. Voici ce que prétendait le chef de l'opposition: "On a remboursé au montant des émissions qui ont été lançées." Je prétends que tout le produit de ces émissions n'a pas servi aux rembourements et que la partie non utilisée, non payée en espèces à même le fonds consolidé, devait s'ajouter à la dette d'ensemble du pays exactement de la même manière que le premier ministre, dans son discours, a ajouté toutes les valeurs garanties ou non, en déduisant les remboursements à même le produit des obligations et aussi les remboursements en espèces.

Voici maintenant l'autre point que je veux démontrer: J'ai déclaré que durant les périodes 1923, 1924 et 1925 le gouvernement actuel avait augmenté de $102,122,196 la dette des chemins de fer au public. Ce sont les anciens chiffres cités sans tenir compte des chiffres revisés par le premier ministre dans son discours sur la question du budget. C'étaient les chiffres utilisés par le premier ministre moins les chiffres revisés qu'il s'est procuré subséquemment. Le chef de l'opposition attaque leur exactitude. Il dit que la dette au public en ce qui regarde les chemins de fer n'a pas augmenté de 102 millions et quelques dollars, mais bien de $176,796,490. Comment procède-t-il? Il additionne les sommes dues au public le 31 décembre 1921, par le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc, et il déduit ce total de la dette du National-Canadien envers le public, le 31 décembre 1924, en ajoutant à celle-ci les 18 millions d'une émission subséquente. Les honorables députés reconnaîtront sans difficulté qu'une juste comparaison de comptes doit concorder, c'est-à-dire que les deux comptes doivent comprendre les dettes de même nature, sans quoi ce n'est plus une comparaison. Cela étant admis, que l'on se reporte au Rapport des opérations des chemins de fer nationaux pour l'année civile écoulée le 31 décembre 1924, celui que mon très honorable ami a cité pour en déduire que la dette de la compagnie envers le public s'est accrue de $176,796,490 entre le 31 décembre 1921 et le 31 mars 1925. Je prie les honorables députés de remarquer l'état qui s'y trouve: d'un coup d'œil, l'on se rend compte de la situation. C'est l'état de la dette à longue échéance de la compagnie, comprenant les obligations garanties par le gouvernement fédéral, certaines obligations endossées par les provinces et d'autres obligations à long terme aucunement garanties. Cet état comprend en plus, et j'appelle sur ce point l'attention, certaines obliga-

tions d'équipement et certaines obligations de compagnies filiales. Eh bien, le bilan de 1921 doit comprendre les mêmes choses. Il faut qu'il tienne compte des emprunts à longue échéance, des obligations d'équipement et aussi des obligations des compagnies filiales mentionnées dans cet état particulier, en d'autres termes des soldes non acquittés indiqués dans cet état de 1924. J'appelle l'attention des honorables députés sur une émission mentionnée dans cet état.

Obligations à 5 p. 100 du Nord-Canadien, imputables sur le revenu, $24,137,846.08.

Pour obtenir le montant de $176,796,490 le chef de l'opposition procède ainsi. Il extrait du bilan du Grand-Tronc, pour l'année écoulée le 31 décembre 1921 publié dans le Rapport du Grand-Tronc, 1921, p. 8, les item suivants:

Obligations impayées portant intérêt.. ..	$371,042,194
Moins prêt et intérêt dû au gouvernement du Dominion (voir p. 13)..	76,965,322
Reliquat de la dette envers le public.. ..	$294,064,872

La somme de $302,399,007 représentant la dette fondée du Nord-Canadien, y compris les compagnies filiales, le 31 décembre 1921, est citée du Rapport des Chemins de fer et des Canaux, 1921, pp. 35 et 36.

De même, la somme de $157,699,714 représentant la dette du Grand-Tronc-Pacifique le 31 décembre, est citée de la même source. En additionnant ces trois sommes, les honorables députés trouveront un total de $755,115,592.

Puis le très honorable député (M. Meighen) ajoute aux $913,913,082 représentant la dette du National-Canadien le 31 décembre 1924, l'émission de 18 millions, postérieure à cette date et il arrive (31 mars 1925) au total de $931,913,082; et en déduisant $755,115,592 de $9,931,913,082, il se trouve avec ses $176,796,490. Voilà les chiffres sur lesquels se base le très honorable chef de l'opposition. Permettez que j'insiste encore sur la nécessité de faire entrer dans les deux points de comparaison les mêmes obligations et les mêmes garanties, car en omettre du premier état allégerait celui du 31 décembre 1921 et, d'autre part, augmenterait l'écart entre celui-ci et celui du 31 mars 1925. En d'autres termes, l'on a cherché à réduire autant que possible les dettes du Nord-Canadien, du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc, le 31 décembre 1921 afin de pousser autant que faire se peut l'écart entre l'état du 31 décembre 1921 et celui du 31 mars 1925, et d'arriver à ce chiffre de $176,796,490. Pour se bien rendre compte de la situation, il faut examiner chacun de ces états. Prenons d'abord le compte du Grand-Tronc. Je citerai uniquement les rapports officiels, rapports des compagnies de chemins de fer et du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Page 8, du Rapport du Grand-Tronc pour 1921, se trouve indiquée la dette fondée de $371,042,194, ainsi que l'a dit le chef de l'opposition. De cette somme, il faut soustraire la dette envers le Dominion, intérêt non compris, savoir $73,702,154. Il reste donc $297,340,040, chiffre qu'il a cité à la Chambre. Seulement, il a laissé de côté les obligations des compagnies filiales. Si la Chambre y consent, je ferai insérer aux *Débats* le détail de ces comptes. L'Etat en question ne comprend pas ce qui suit:

Obligations impayées des compagnies filiales (extraites du Rapport des Chemins de fer et des Canaux pour 1922, p. 49. Le montant global m'a été fourni plus tard mais il ne modifie pas sensiblement la situation.

Great Western—4 p. 100..	10,964,416	
Grand Trunk Junction Rly.—5 p. 100	938,960	
Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Co., 4½ p. 100..	17,000	
New England Elevator Co., 3¾ p. 100..	190,000	
Portland Elevator Co., 4 p. 100..	75,000	
Montreal Warehousing Co., 4 p. 100	1,000,000	
Rail and River Co., 5 p. 100.. ..	1,546,000	
		14,731,376
Dette non négociable aux compagnies affiliées.		1,780,682
G. T. Western Railway Co., billets sur le matériel..		2,891,000
		19,403,058

En d'autres termes, on omit de cet état particulier la somme de $19,304,058, ce qui porte la dette obligatoire du Grand-Tronc, au 31 décembre 1921, à la somme de $316,743,098, au lieu de $294,064,872, comme l'a déclaré l'honorable leader de l'opposition.

Maintenant, passons au Nord-Canadien et adoptons le même procédé. L'honorable chef de l'opposition a déclaré que la dette consolidée, au 31 décembre 1921, s'élevait à $302,399,007, mais on n'avait pas inclus, comme on aurait dû le faire, les obligations convertibles dites de revenu, à 5 p. 100 imputables et de plus, les obligations garanties par le matériel qu'indique cet état et, de plus encore, les emprunts à courte échéance sur garanties accessoires ou hypothèques que le Nord-Canadien devait. En d'autres termes, on avait omis dans l'état qu'a soumis le chef de l'opposition, une somme totale de $103,097,826. C'est-à-dire, la dette du Nord-Canadien au 31 décembre 1921, était de $405,496,933 et non de $302,399,007, comme l'a prétendu le chef de l'opposition. Je demanderais également d'inclure ces détails dans le compte-rendu afin qu'il n'existe aucun doute à ce sujet; au

31 décembre 1921, la dette du Nord-Canadien au public état comme suit:

Dette fondée..		$302,399,007
Ajoutez les sommes omises comme suit—		
Obligations à 5 p. 100, convertibles imputables sur le revenu..	$24,999,388	
Obligations garanties par le matériel non rachetées..	36,656,000	
Emprunts à courte échéance sur garanties accessoires ou hypothèques..	41,442,438	
		$103,097,826
Dette exacte due au public, le 31 décembre 1921..		$405,496,933

Maintenant, nous arrivons à l'état du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable leader de l'opposition en avait fixé la somme à $158,699,714, et les chiffres en avait été tirés du rapport du ministre des Chemins de fer et des Canaux pour l'année 1921, page 39. La position du Grand-Tronc-Pacifique diffère de celle des autres compagnies. Certaines sommes apparaissent au passif de ce compte que l'on n'aurait pas dû inclure et d'autres sommes qui appartiennent au Grand-Tronc ne devraient pas être inscrites au passif. En d'autres termes, ce que nous devons tenter d'établir c'est le montant de la dette nette due au public au 31 décembre 1921 par le Grand-Tronc-Pacifique, et non la dette nette que ce chemin de fer devait au Grand-Tronc; non les dettes qui nominalement semblaient en souffrance et dont une grande partie des obligations se trouvaient entre les mains du ministre des Finances, mais la dette nette due au public, de façon à pouvoir comparer avec le compte du 31 décembre 1924. C'est-à-dire, de façon que le compte du Grand-Tronc-Pacifique concorde avec celui des chemins de fer Nationaux-Canadiens au 31 décembre 1924.

Dans le compte du Grand-Tronc se trouve une émission d'obligations sur 1re hypothèque pour une somme de $68,040,000 et, bien que ce montant ait été inclus dans le compte comme faisant partie de la somme de $157,699,714 qu'a mentionnée le très honorable leader de l'opposition, ce n'est pas en réalité une dette due au public, car une grande partie de cette somme, savoir, $33,048,000 se trouvait entre les mains du ministre des Finances; conséquemment, si on soustrait de $68,040,000 cette somme de $33,048,000, il restait donc en souffrance à cette époque, des obligations sur 1re hypothèque à 3 p. 100, la somme de $34,992,000, montant exact que mentionne l'état du National-Canadien au 31 décembre 1924; et de plus, il faut déduire les obligations que possédaient le Grand-Tronc. Le compte du Grand-Tronc-Pacifique est donc comme suit:

Dette fondée citée par le leader de l'opposition (M. Meighen)..		$157,699,714
Moins—Obligations sur 1re hypothèque à 3 p. 100 entre les mains du ministre des Finances..	$33,048,000	
Moins obligation que possède le Grand-Tronc — Obligations à 4 p. 100 gar. par la Saskatchewan..	1,435,644	
Obligations de tête de lignes, sterling, à 4½ p. 100..	1,881,792	
Obligations de la G.T.P. Elevator Co., sur 1re hypothèque, à 5 p. 100..	1,862,352	
		$38,227,788
Dette nette due au public le 31 décembre 1921..		$119,471,926

Maintenant, je veux additionner les trois comptes de manière à établir la position réelle des trois chemins de fer que comprend le réseau National-Canadien au 31 décembre 1921, chiffre sur lequel se base le leader de l'opposition lorsqu'il prétend qu'il y a eu une augmentation de $176,796,490. Comme je l'ai déclaré, la dette du Grand-Tronc était de $316,743,098; celle du Nord-Canadien, de $405,496,933; celle du Grand-Tronc-Pacifique, de $119,471,926, soit un total de $841,711,957, Telle était, le 31 décembre 1921, la dette de ces trois compagnies constituantes envers le public, et le très honorable chef de l'pposition a dit que cette dette était de $754,175,593. En d'autres termes, il a un écart en moins de $87,536,364 dans son calcul du total de ces trois dettes. Ceci fit d'autant plus grande l'augmentation par rapport aux trois ans et trois mois, c'est-à-dire du 31 décembre 1921 au 31 mars 1924.

Faisons maintenant la preuve de cette situation pour savoir si nous avons raison. La dette envers le public, selon les livres du National-Canadien, est de $913,913,082. On doit ajouter à ce montant l'émission de 18 millions faite après le 31 décembre 1924. Il faut aussi ajouter un autre 6 millions qui ne paraît pas dans ces livres, car les obligations ont été rachetées avant la fin de l'année, bien qu'elles fussent remplacées plus tard par d'autres obligations. Ceci porte à $937,913,082 la dette totale envers le public, à la date du 31 mars 1925. Déduisez de cela la dette exacte, qui a été vérifiée, des trois compagnies constituantes, soit $841,711,957, et cela donne, comme augmentation de la dette des chemins de fer envers le public, durant la période du 31 décembre 1921 au 31 mars 1925, la somme de $95,201,135, et non pas $176,796,490, comme l'a prétendu le chef de l'opposition (M. Meighen). Or le Gouvernement admet que l'augmentation de la dette des chemins de fer envers le public a été de $102,122,196, chiffres non revisés. Cela signifie donc simplement

qu'il n'a pas tenu compte de remboursements s'élevant à $6,921,061. En d'autres termes, le Gouvernement a exagéré de près de 7 millions l'augmentation de la dette des chemins de fer envers le public durant la période allant du 31 décembre 1921 au 31 mars 1925.

Mais nous pouvons nous y prendre d'une autre façon pour arriver au même résultat. Prenons l'augmentation de $176,796,490 que prétend mon très honorable ami. Si vous déduisez la somme de $87,536,364 (montant qui manque dans son calcul) vous arriverez au chiffre de $89,260,026; et si vous ajoutez les 6 millions dont j'ai parlé,—car ils n'ont pas été inclus dans le tableau de mon très honorable ami et ils devraient l'être—vous aurez $95,260,026, ou à peu près le même chiffre que j'ai donné.

Mais quand nous aurons tout dit cela, voilà une façon excessivement tortueuse et détournée d'arriver à ce chiffre, et comme question de fait, il n'était aucunement nécessaire de retourner à tous ces comptes. Tout ce qu'il fallait pour arriver précisément au même résultat et pour établir sans l'ombre d'un doute quelle a été l'augmentation de la dette durant les trois derniers exercices ou même à partir du 31 décembre 1921, c'était de prendre les émissions d'obligations à partir de cette date, soit pratiquement durant les exercices de 1923, 1924 et 1925, et de déduire de la valeur nominale de ces émissions le montant employé pour remboursement, ainsi que les remboursements en argent, et cela donnerait une augmentation de $102,122,196. Il n'y a rien de plus simple; la chose est parfaitement claire. La seule manière d'augmenter la dette du chemin de fer envers le public est d'emprunter; et si vous prenez le total des emprunts, moins le total des remboursements en argent, vous arriverez au chiffre exact. Et vous ne pouvez pas arriver à un autre chiffre. Telle est exactement la manière dont j'ai calculé l'augmentation pour les trois derniers exercices, et avec votre permission, monsieur l'Orateur, ainsi qu'avec la permission de la Chambre, je ferai publier dans le hansard des tableaux montrant comment on arrive à calculer cette augmentation.

Durant les trois derniers exercices, on a émis $173,875,000 d'obligations, et il y a eu $71,752,804 de remboursements et de réduction de la dette des chemins de fer envers le public au moyen d'obligations ou d'argent comptant, ce qui donne exactement le chiffre de $102,122,196. J'ai disposé tous ces chiffres dans un tableau, mais il serait ennuyeux de citer des tableaux comme celui-là et plus ennuyeux encore de les écouter. Je vais me contenter de les inscrire dans le hansard afin que la balance puisse être établie.

Pour détails, voir tableaux intitulés "Chemins de fer" nos 1-2-3-C—

31 décembre 1921—Emission d'obligations	11,000,000
31 mars 1922—Remboursement..	11,000,000
Augmentation..	.....
Exercice 1923—Emission d'obligations.. ..	.....
Remboursement en argent..	25,275,902
Exercice 1924—Emission d'obligations.. ..	72,500,000
Remboursement par obligations..	11,469,369
Augmentation..	61,030,631
Exercice 1925—Emission d'obligations.. ..	90,375,000
Remboursement par obligations..	24,007,533
Augmentation..	66,367,467
Récapitulation—Augmentation, 1924.. ..	61,030,631
Augmentation, 1925.. ..	66,367,467
Total des augmentations..	127,398,098
Diminution, 1923..	25,275,902
Augmentation 31 décembre 1921-31 mars 1924..	$102,122,196

N.B.—Avant les chiffres revisés qui ont été fournis par le premier ministre.

Ce procédé est exactement le même, dans tous les détails et sous tous les rapports, que celui qui a servi pour calculer l'augmentation de $50,884,485 pour la période des trois exercices 1920, 1921 et 1922.

Le troisième point auquel je veux en venir en est un sur lequel j'ai insisté durant le discours du chef de l'opposition (M. Meighen). J'ai dit que la dette d'ensemble du pays, c'est-à-dire l'augmentation de la dette nette consolidée et l'augmentation de la dette des chemins de fer due au public, s'est accrue au cours des trois exercices de 1923, 1924 et 1925, de $111,473,508, moins les chiffres modifiés présentés par le premier ministre (M. Mackenzie King). Le chef de l'opposition a présenté des chiffres absolument différents; il dit que la dette totale du pays a augmenté de $262,560,105. Il comprenait naturellement dans cette somme les $176,796,490 qui représentent, à son avis, l'augmentation de la dette des voies ferrées, augmentation qui n'est en réalité que de $102,122,195 (chiffres préliminaires). Il prétendit également que l'augmentation, du 31 décembre 1921 au 31 mars 1922, s'éleva à $64,625,860; et il s'appuyait, à ce propos, sur le fait que, le présent Gouvernement ayant pris les rênes du pouvoir le 29 décembre 1921, il est responsable de tous les déboursés et de toute augmentation dans la dette qui se sont produits depuis cette date. En réponse à cela, je puis dire seulement que cette idée est absurde. Qui a jamais entendu parler de

nouveaux directeurs d'une compagnie qui arrêteraient toutes les opérations antérieures et commenceraient immédiatement à ne faire que des déboursés nouveaux? Quand, le 31 décembre 1921, le présent Gouvernement entra en fonctions, il existait un nombre infini de marchés et d'obligations qu'il fallait remplir et qu'il n'avait pas du tout contribué à faire naître. Les crédits qui furent préparés et présentés, et sur lesquels tous ces marchés étaient fondés, avaient été préparés et adoptés par le gouvernement précédent et il fallait les maintenir tous. En outre, une grande partie des recettes du pays pour l'année avaient été déboursées le 31 décembre 1921 et avaient toutes été affectées à cette période. Certaines parties des intérêts dus pendant l'exercice clos le 31 mars 1922, mais accumulés jusqu'au 31 décembre 1921, n'avaient pas été versés. Il est donc absolument impossible de fixer au 31 décembre 1921 la ligne de démarcation et de dire que la dette, à cette époque de l'année, était de tel montant et que, au 31 mars 1922, elle avait augmenté, par suite des opérations du présent Gouvernement, de $64,625,000. La seule façon loyale de calculer l'augmentation de la dette, la seule façon juste et raisonnable, est de compter à partir du début de l'exercice de 1923, alors que le présent Gouvernement prit la direction des affaires et devait accepter ses propres obligations, plus celles du gouvernement précédent, dont il était responsable en grande partie et qu'il devait remplir. En outre, mon très honorable ami a présenté certains autres calculs qui portent l'augmentation, telle qu'il l'établit, à environ 262 millions. J'ai préparé, et, si la Chambre me le permet, je consignerai au hansard des chiffres démontrant exactement ce que fut l'augmentation de la dette totale pendant les deux dernières périodes triennales en question, c'est-à-dire la période triennale, comprenant les exercices de 1920, 1921 et 1922 et la période triennale de 1923, 1924 et 1925. Comme je l'ai dit, l'augmentation de la dette nette consolidée et de la dette des voies ferrées due au public, pendant les exercices 1923, 1924 et 1925, est en tout de $111,473,508, ce qui représente l'augmentation de la dette d'ensemble; j'ai vérifié à tous égards les chiffres qui se rapportent à ce sujet. Si l'on enlève de cette somme les chiffres mis au point et présentés par le premier ministre dans son discours, comme on le verra à la page 2752 du hansard, soit $11,643,000, il reste une augmentation nette de la dette totale, pour les trois exercices de 1923, 1924 et 1925 inclusivement, de $99,830,508.

Tels sont les trois points que je voulais faire ressortir, et j'ai présenté mes preuves. Ces preuves et ces tableaux, comme je l'ai dit, seront consignés au hansard pour établir ces trois points, à savoir: Que, durant la première période triennale comprenant les exercices de 1920, 1921 et 1922, la dette due par les chemins de fer au public augmenta de plus de 50 millions, qui auraient dû être ajoutés à la dette publique et ne le furent pas; que, durant la période triennale subséquente, la dette due par les voies ferrées au public augmenta de 102 millions, qui furent ajoutés à la dette totale du pays, et non 176 millions; et que la dette totale du pays a augmenté, pendant les trois derniers exercices, de $99,830,508.

M. HUGHES: A combien s'éleva l'augmentation totale pendant la première période triennale?

M. MARLER: Nous ne devons pas oublier que l'on fit alors des déboursés dus à la guerre.

M. HUGHES: Mais à part cela?

M. MARLER: A part les débours dus à la guerre, l'augmentation des déboursés fut de $307,124,600.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président, sur ce sujet compliqué et aride; mais je veux présenter ces statistiques à la Chambre et les consigner au hansard afin de réfuter les déclarations faites par mon très honorable ami dans son discours sur le budget, il y a quelques jours.

CHEMINS DE FER 1

EMISSION D'OBLIGATIONS:

—	—	Année	Echéance	—	—
				$	
6% Billets	Nord-Canadien	1920	1922	5,651,000	N-G.
6% Billets	Nord-Canadien	1920	1924	4,349,000	N-G.
5% Billets	Nord-Canadien	1920	1922	5,109,026	G.
5½% Billets	Nord-Canadien	1920	1922	6,000,000	G.
5½% Billets	Nord-Canadien	1920	1924	6,000,000	G.
Garantis par le matériel, série C—à 6%	Nord-Canadien	1920	Ser. 1929	7,500,000	N-G.
Garantis par le matériel, série D—à 6%	Nord-Canadien	1920	" 1929	7,500,000	N-G.
Total au cours de l'année				42,109,026	
Débentures obligations, série H—à 7%	Nord-Canadien	1921	1940	25,000,000	G.
Débentures obligations, série F.—à 7%	Grand-Tronc	1921	1940	25,000,000	G.
Garanties par le le matériel, série E.—à 7%	Nord-Canadien	1921	Ser. 1935	15,000,000	N-G.
Garanties par le matériel, série F.—à 6½%	Grand-Tronc	1921	" 1936	12,000,000	N-G.
Total durant l'année				77,000,000	
Obligations, série F.— à6½%)	Nord-Canadien	1922	1946	25,000,000	G.
Débentures garanties, série F.—à 6%	Grand-Tronc	1922	1936	25,000,000	G.
Billets à trois ans—à 5%	Nord-Canadien	1922	1925	11,000,000	G.
Total durant l'année				61,000,000	
Matériel 1-5—à 5%	National-Canadien	1924	Ser. 1938	22,500,000	G.
Obligations à 30 ans—à 5%	National-Canadien	1924	1954	50,000,000	G.
Total durant l'année				72,500,000	
Billets à trois ans (juillet)—à 4%	National-Canadien	1925	1927	20,000,000	G.
Billets à 30 ans (sept.)—à 4½%	National-Canadien	1925	1954	26,000,000	G.
Billets à 10 ans (fév.)—à 4½%	National-Canadien	1925	1925	17,000,000	G.
Billets à 5 ans (fév.)—à 4½%	National-Canadien	1925	1930	18,000,000	G.
Garantis sur le matériel, série H—à 4½%	National-Canadien	1925	Ser. 1939	9,375,000	N-G.
Total durant l'année				90,375,000	

NOTE—Au cours de l'exercice 1923, il n'a pas été émis d'obligations.

CHEMINS DE FER 2

EMPLOI DE L'ARGENT ET DES EMPRUNTS LANCÉS PAR LES CHEMINS DE FER OU EN LEUR NOM

Exercices:	1920	1921	1922	1923	1924	1925
	$	$	$	$	$	$
Espèces	55,264,143	109,662,654	97,950,645	77,863,938	23,710,617	18,027,000
Déficits d'exploitation et intérêt dû au public	23,360,893	52,787,194	36,543,342	36,722,181	20,285,149	18,027,000
Construction—améliorations, capital, obligations en souffrance, fournitures	25,789,014	49,436,796	39,486,309	15,865,855	3,425,467	.....
Remboursement	6,114,237	7,438,664	21,920,994	25,275,902	.....	.....
Total, en espèces	55,264,144	109,662,654	97,950,645	77,863,938	23,710,616	18,027,000
Emprunts garantis	17,109,026	50,000,000	61,000,000	.....	72,500,000	81,000,000
Emprunts non garantis	25,000,000	27,000,000	.....	.....	.....	9,375,000
Total, emprunts	42,109,026	77,000,000	61,000,000	.....	72,500,000	90,375,000
Emploi du produit des emprunts—						
Déficits	.....	432,591	19,660,690	.....	.....	3,316,940
Construction—améliorations—capital—obligations en souffrance, fournitures	9,483,454	.....	13,055,994	.....	37,437,131	51,765,527
Remboursement	17,109,026	48,943,961	27,697,659	.....	11,469,369	24,007,533
Escompte	516,546	623,448	585,657	.....	1,093,500	1,910,000
Matériel acheté avec les fonds d'obligations	15,000,000	27,000,000	.....	.....	22,500,000	9,375,000
Total	42,109,026	77,000,000	61,000,000	.....	72,500,000	90,375,000

CHEMINS DE FER 3

ADDITIONS A LA DETTE DES CHEMINS DE FER DUE AU PUBLIC PAR LE FAIT D'EMPRUNTS, MOINS LES REMBOURSEMENTS:

Exercices:	1920	1921	1922	1923	1924	1925
	$	$	$	$	$	$
Emprunts lancés, garantis	17,109,026	50,000,000	61,000,000	.....	72,500,000	81,000,000
Emprunts lancés, non garantis	25,000,000	27,000,000	.....	.....	.....	9,375,000
Total, emprunts	42,109,026	77,000,000	61,000,000	.....	72,500,000	90,375,000
Moins l'argent employé des remboursements	17,109,026	48,943,961	27,697,659	.....	11,469,369	24,007,533
Accroissement net par voie d'emprunt	25,000,000	28,056,039	33,302,341	.....	61,030,631	66,367,467
Moins remboursement effectué avec l'argent imputé au fonds du revenu consolidé	6,114,237	7,438,664	21,920,994	25,275,902	.....	.....
Addition nette à la dette des chemins de fer	18,885,763	20,617,375	11,381,347	.....	61,030,631	66,367,467
Diminution de la dette des chemins de fer	.....	.....	.....	25,275,902	.....	.....

ÉTAT DÉTAILLÉ CONCERNANT LA RÉDUCTION DE LA DETTE AVEC LE PRODUIT DES EMPRUNTS EN ESPÈCES OBTENUS DU TRÉSOR ET DES ÉMISSIONS D'OBLIGATIONS VENDUES AU PUBLIC

ANNÉE FINANCIÈRE 1919–1920

Remboursements au moyen d'emprunt en espèces—		
Nord-Canadien—		
Emprunt contracté à la banque canadienne du Commerce, à Toronto, en 1914	$ 1,250,000	
Emprunts divers effectués à Londres	104,504	
		$ 1,354,504
Rachat des billets sur matériel en fiducie		4,705,000
Fonds d'amortissement		54,733
Produit total des emprunts en espèces		$ 6,114,237
Remboursements au moyen d'emprunts garantis—		
Nord-Canadien—		
Emprunts effectués à la banque canadienne du Commerce, Toronto	$ 12,000,000	
Emprunts obtenus de banquiers londonniens, 1,049,800 l. st	5,109,027	
Produit total des emprunts garantis		$ 17,109,027
Grand total pour 1919–20		$ 23,223,264

ANNÉE FINANCIÈRE 1920–1921

Remboursements au moyen d'emprunts en espèces—		
Nord-Canadien—		
Billets sur matériel en fiducie	$ 5,530,000	
Fonds d'amortissement	54,733	
		5,584,733
À DÉDUIRE:—Remboursement effectué au Trésor d'un emprunt opéré en vertu des lois de guerre, dont le payement a été fait avec le produit de l'emprunt garanti indiqué plus loin		*1,466,044*
		$ 4,118,689
Grand-Tronc—		
Emprunt à la banque à courte échéance	$ 2,456,275	
Billets sur matériel en fiducie	863,700	
		3,319,975
Total provenant des emprunts en espèces		$ 7,438,664
Remboursements au moyen d'emprunts garantis—		
Nord-Canadien—		
Billets garantis à 3 ans, 5%, 3,650,000 l. st	$ 12,934,487	
Oblig. 10 ans, 5% du Rainy Lake—Winnipeg	2,000,000	
Prêts à vue de la banque canadienne du Commerce	9,132,272	
		24,066,759
Remise à l'état sur l'emprunt autorisé par les lois de guerre		1,466,044
		$ 25,532,803
Grand-Tronc—		
Billets à 5 ans, 5½% émis à Londres 1915, pour 2,500,000 l. st	$ 12,166,666	
Emprunt courants obtenus des banquiers londonniens	5,992,492	
Oblig. du Détroit G. H. & M	5,252,000	
		23,411,158
Total du produit des emprunts garantis		$ 48,943,961
Grand total en 1920–1921		$ 56,382,625

ANNÉE FINANCIÈRE 1921–1922

Remboursements au moyen d'emprunts en espèces—		
Nord-Canadien—		
Règlement d'hypothèque sur les biens du réseau	$ 304,215	
Achat d'actions du G. W. & P	1,407,000	
Can.-N. Coal & Ore Dock Co	125,000	
Dalhousie Navig. Co., y compris l'achat du vapeur *Dalhousie-City*	68,905	
G. N. W. Telegraph Co., 570 actions	5,700	
Billets sur matériel en fiducie	3,372,500	
Fonds d'amortissement	70,757	
		$ 5,417,077
À DÉDUIRE:—Remboursement effectué au Trésor d'un emprunt opéré en vertu des lois de guerre, dont le payement avec le produit de l'emprunt garanti indiqué plus loin		1,228,263
		$ 4,188,914

Ch. de fer du Grand-Tronc—		
Billets émis pour trois ans à 6 p. 100, 1918	$ 4,866,667	
Billets émis par le G.-T.-P. à 5 p. 100, 1914	9,733,333	
Remboursement des obligations courantes émises ou série et arrivées à échéance	138,000	
Obligations de 2ième hypothèque du G.-T. sur le matériel	719,780	
Billets sur matériel en fiducie	2,024,300	
Fonds d'amortissement	250,0000	
		17,732,080
Produit total des emprunts en espèces		$ 21,920,994
Remboursements au moyen d'emprunts garantis—		
Ch. de fer du Nord-Canadien—		
Billets sur matériel en fiducie	$ 3,193,500	
Fonds d'amortissement	308,400	
		$ 3,501,900
Remboursement au Trésor d'un emprunt opéré en vertu des lois de guerre		1,228,163
Ch. de fer du Grand-Tronc—		
Emprunt de 3,000,000 de louis sterling pour 3 ans à 6 p. 100	$ 11,200,896	
Remboursement des obligations courantes émises par série et arrivées à échéance	150,300	
Billets sur matériel en fiducie	366,400	
Fonds d'amortissement	250,000	
		11,967,596
Garantie de $11,000,000 au Nord-Can., de mars 1922—		
Billets garantis, 5 ans, 6 p. 100	$ 5,651,000	
Billets garantis, 3 ans, 5 p. 100, 1,049,800 louis sterling	4,601,790	
Remboursement effectué au Trésor d'un emprunt opéré en vertu des lois de guerre	700,500	
Escompte sur l'émission	46,710	
		$ 11,000,000
Montant total des emprunts garantis		$ 27,697,659
Grand total, 1921–22		$ 49,618,653

EXERCICE 1922–1923

Remboursements au moyen d'emprunts en espèces—		
Ch. de fer du Nord-Canadien—		
Emission de billets garantis à 5 p. 100, 1919, pour rembourser les emprunts aux banques de Londres, en 1914	$ 1,250,000	
Billets à l'ordre de la banque Canadienne de Commerce	1,250,000	
Billets garantis par l'Etat à 5 p. 100, émis en 1919 pour rembourser des emprunts aux banques	6,000,000	
Oblig. grevant les terres d'une hypothèque à 5 p. 100, émises en 1913	7,099,493	
Remboursement des hypothèques sur les immeubles	222,338	
Billets sur matériel en fiducie	4,387,000	
Fonds d'amortissement	554,733	
		$ 20,763,564
Ch. de fer du Grand-Tronc—		
Remboursement des obligations en circulation, émises par série et arrivées à échéance	$ 86,180	
Billets du Detroit, New-Haven and Milwaukee	200,000	
Remboursement d'un emprunt provisoire de la International Bridge Co	1,747,834	
Billets sur matériel en fiducie	1,420,400	
Fonds d'amortissement	1,057,923	
		4,512,337
Grand total, 1922–23		$ 25,275,901

EXERCICE 1923–24

Remboursements provenant des emprunts—		
Ch. de fer Nord-Canadien—		
Billets garantis pour 5 ans, à 6 p. 100, émis en 1919	$ 4,349,000	
Billets sur matériel en fiducie	4,112.000	
Fonds d'amortissement	363,133	
		$ 8,824,133
Ch. de fer du Grand-Tronc—		
Remboursement des obligations en circulation émises par série et arrivées à échéance	31,836	
Billets sur matériel en fiducie	1,063,400	
Fonds d'amortissement	800,000	
		1,895,236
Ch. de fer Nationaux-Canadiens—		
Billets sur matériel en fiducie		750,000
Grand total, 1923–24		$ 11,469,369

EXERCICE 1924–1925

Remboursements provenant des emprunts—		
Billets sur matériel en fiducie	$ 6,856,400	
Fonds d'amortissement	151,133	
		$ 7,007,533
Billets fédéraux garantis de 3 ans à 5 p. 100 émis en mars 1922		11,000,000
Billets fédéraux garantis de 5 ans à 5½ p. 100 émis en décembre 1919	6,000,000	
Grand total 1924–1925		$ 24,007,533

NOUVEAUX PLACEMENTS DANS LES CHEMINS DE FER DEPUIS LE 31 MARS 1919, MOINS LE REMBOURSEMENT DES OBLIGATIONS DEPUIS CETTE DATE

CHEMINS DE FER 4.

Exercices financiers:	1920	1921	1922	1923	1924	1925
	$	$	$	$	$	$
1. Argent imputable au fonds consolidé	55,264,143	109,662,654	97,950,645	77,863,938	23,710,617	18,027,000
2. Valeurs émises par ou pour les ch. de fer	42,109,026	77,000,000	61,000,000	.....	72,500,000	90,375,000
3. Frais de premier établissement imputables sur le fonds du revenu consolidé	25,881,433	7,002,993	1,381,024	1,400,000	309,455	.....
4. Dépenses d'exploitation des ch. de fer de l'Etat, fonds du revenu consolidé	6,792,648	6,954,621	6,326,800	5,695,669	.....	.....
Total des paiements	130,047,250	200,620,268	166,658,469	84,959,607	96,520,072	108,402,000
Moins le remboursement des obligations antérieures	23,223,263	56,382,625	49,618,653	25,275,902	11,469,369	24,007,533
Coût net en nouvel argent pour l'année	106,823,987	144,237,643	117,039,816	59,683,705	85,050,703	84,394,467
Articles 1, 3 et 4 imputables au fonds consolidé	87,938,224	123,620,268	105,658,469	59,683,705	24,020,072	18,027,000
Addition de l'augmentation de la dette des ch. de fer envers le public	18,885,763	20,617,375	11,381,347	.....	61,030,631	66,367,467
Total	106,823,987	144,237,643	117,039,816	.....	85,050,703	84,394,467
Diminution de la dette des obligations des ch. de fer	.....	.....	.....	25,275,902	.....	.....

TABLEAU INDIQUANT LES AUGMENTATIONS DE LA DETTE D'ENSEMBLE

PÉRIODE DES TROIS ANNÉES 1920, 1921, 1922—ADMINISTRATION ANTÉRIEURE

1920—			
Augmentation de la dette consolidée			$ 674,337,591
Emissions, obligations de ch. de fer		$ 42,109,026	
A déduire, remboursements, obligations	$ 17,109,026		
A déduire, remboursements, espèces	6,114,237		
		23,223,263	
Augmentation de la dette des ch. de fer en vers le public			18,885,763
Augmentation de la dette d'ensemble			693,223,354
1921—			
Augmentation de la dette consolidée			$ 92,010,360
Emissions, obligations de ch. de fer		$ 77,000,000	
A déduire, remboursements, obligations	$ 48,943,961		
A déduire, remboursements, espèces	7,438,664		
		56,382,625	
Augmentation de la dette du ch. de fer envers le public			20,617,375
Augmentation de la dette d'ensemble			112,627,735

TABLEAU INDIQUANT LES AUGMENTATIONS DE LA DETTE D'ENSEMBLE—*Fin*

1922—			
Augmentation de la dette consolidée			$ 81,256,818
Emissions, oblig. de ch. de fer		$ 61,000,000	
A déduire, remboursements, obligations	$ 27,697,659		
A déduire, remboursements, espèces	21,920,994		
		49,618,653	
Augmentation de la dette du ch. de fer envers le public			11,381,347
Augmentation de la dette d'ensemble			92,638,165
RÉCAPITULATION—			
Augmentation de la dette d'ensemble 1920		$ 693,223,354	
Augmentation de la dette d'ensemble 1921		112,627,735	
Augmentation de la dette d'ensemble 1922		92,638,165	
			$ 898,489,254
CAUSE DE L'AUGMENTATION—			
Démobilisation		$ 363,249,099	
Transport de certain actif sur la liste de l'actif improductif		228,115,555	
Dépenses autres que celles de la démobilisation		256,240 115	
Dette du ch. de fer envers le public		50,884,485	
			898,489,254
Dette nette consolidée au 31 mars 1919		$1,574,531,032	
Dette nette consolidée au 31 mars 1922		2,422,135,801	
Augmentation dans les trois ans			847,604,769
Ajouter, augmentation dans la dette du ch. de fer envers le public			50,884,485
Augmentation totale de la dette d'ensemble			898,489,254
PÉRIODE DE TROIS ANS, 1923, 1924, 1925—RÉGIME DE M. MACKENZIE KING			
1923—			
Augmentation de la dette consolidée			$ 31,641,066
Emissions, valeurs de ch. de fer—			
Remboursements, espèces		$ 25,275,902	
Augmentation de la dette du ch. de fer envers le public			25,275,902
Augmentation de la dette d'ensemble			$ 6,365,164
1924—			
Diminution de la dette consolidée			$ 35,993,594
Emissions, valeur de ch. de fer		72,500,000	
A déduire, remboursements, obligations	11,469,369	11,469,369	
Augmentation dans la dette du ch. de fer envers le public			$ 61,030,631
Augmentation de la dette d'ensemble			$ 25,037,037
1925—			
Augmentation de la dette consolidée			$ 13,703,838
Emissions, valeur de ch. de fer		90,375,000	
A déduire, remboursements, obligations	24,007,533	24,007,533	
Augmentation de la dette du ch. de fer envers le public			$ 66,367,467
Augmentation de la dette d'ensemble			$ 80,071,305
RÉCAPITULATION—			
Augmentation de la dette d'ensemble 1923		$ 6,365,164	
Augmentation de la dette d'ensemble 1924		25,037,037	
Augmentation de la dette d'ensemble 1925		80,071,305	
			111,473,506
CAUSE DE L'AUGMENTATION—			
Démobilisation		$ 5,385,842	
Transfert de certain actif sur la liste de l'actif improductif		904,730	
Dépenses autres que celles de la démobilisation		3,060,740	
Dette du ch. de fer envers le public		102,122,196	
			111,373,508
Dette nette consolidée au 31 mars 1922		2,422,135,801	
Dette nette consolidée au 31 mars 1925		2,431,487,113	
Augmentation, trois ans			$ 9,351,312
A ajouter, augmentation dans la dette du ch. de fer envers le public			102,122,196
Augmentation totale de la dette d'ensemble			$ 111,473,508
A déduire, règlements exposés par le premier ministre—			
Voir son discours à la page 2724 du Hansard			11,643,000
Augmentation de la dette d'ensemble, —3 ans			$ 99,830,508

[M. Marler.]

M. MACLEAN (York-Sud): Monsieur le président, je n'entrerai pas dans les détails de l'exposé financier que nous a présenté l'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler). Je sais que la dette publique est aujourd'hui énorme, en partie à cause de la guerre et aussi à cause des dépenses inutiles qu'on a faites pour construire des chemins de fer. Cette dette étant un fait accompli, il ne nous reste plus qu'à trouver le moyen de l'acquitter et, si possible, de réduire nos dépenses. Or j'estime que nous ne nous y prenons pas bien et que nous continuons, en ce qui concerne les chemins de fer, le gaspillage qu'on a commencé, il y a quelques années.

Ici même, il n'y a pas longtemps, j'ai signalé à l'attention de mes collègues et du public cette prodigalité; si les journaux n'en ont pas fait grand cas, du moins j'ai eu un bon compte rendu dans le hansard. Toutefois la discussion que j'ai soulevée s'est propagée dans tout le pays et, aujourd'hui, une seule question se présente: Comment mettre fin à ce gaspillage? Comment restreindre les dépenses sans nuire à notre service de transport et ainsi corriger les erreurs faites dans le passé? Ma proposition était bien simple et concordait bien avec celle qu'a faite le Gouvernement au sujet des frets maritimes. J'ai eu l'audace—peut-être était-ce du courage—de suggérer que la première chose à faire pour résoudre ce grave et onéreux problème des chemins de fer était de faire l'acquisition du chemin de fer du Pacifique-Canadien, qui a non seulement un bon réseau terrestre, mais aussi un bon service maritime. J'ai dit que si l'on prenait ces deux services et si on les fusionnait avec le chemin de fer national, on aurait un vrai service de transports maritimes qui nous permettrait d'être maîtres des tarifs. Nous pourrions nous mettre à résoudre la question des chemins de fer qui devient de plus en plus grave et qui, si on ne la règle pas, ruinera presque le pays. L'ex-premier ministre (l'hon. M. Meighen) a dit, aujourd'hui, qu'il fallait absolument agir ou que ce serait la ruine pour quelques-uns. Je dis à mon tour que cet excellent chemin de fer dont a parlé le leader de l'opposition cet après-midi, le Pacifique-Canadien, sera éventuellement ruiné par la concurrence que lui imposent ces demandes inutiles de lignes de chemin de fer.

Le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) a admis presque tout ce qui a été dit par l'honorable député de Waterloo-Nord et par moi-même au sujet des folles dépenses faites pour les chemins de fer. L'honorable député (M. Euler) s'était renseigné et était en communication avec sir Henry Thornton, lorsqu'il a préparé sa thèse. Il a dit, en substance, que la fusion de ces deux réseaux permettrait au pays d'économiser 100 millions par an. On ne l'a pas contredit. Les contribuables canadiens qui ont à payer cette dette et les frais des chemins de fer s'en prendront au Parlement—au Gouvermenent, à l'opposition officielle et au groupe qui est plus loin—si nous n'essayons pas de corriger cet abus.

Le ministre nous a dit qu'il y avait eu certaines propositions au sujet de cette duplication et aussi relativement à la fusion des deux réseaux; mais il a ajouté virtuellement que c'était impossible, que personne ne voulait voir disparaître le magnifique service que donne le Pacifique-Canadien au pays, qu'il fallait que cette compagnie continuât d'exister, et je ne sais quoi encore dans le même ordre d'idées. Pourtant, c'est à lui qu'il appartient d'agir, au lieu d'éluder la question, car c'est à cela qu'équivaut son discours. Au sujet de la proposition faite par l'honorable député de Waterloo-Nord et moi-même, le ministre a dit aussi qu'on n'était saisi d'aucun projet défini. Or, je tiens à lui répondre que le 31 mars dernier, lorsque j'ai soulevé la question dans cette enceinte, j'ai présenté à la Chambre—qu'on se reporte à la page 1751 du hansard—un projet bien défini pour arrêter cet effroyable gaspillage, réaliser des économies et ainsi soulager le pays. Ceux que la chose intéresse n'ont qu'à se reporter à la page que j'ai indiquée. J'ajouterai que bien que j'eusse commencé ma carrière dans le journalisme et que j'eusse eu même à une certaine époque un journal à moi, dans lequel je pouvais communiquer mes vues au public, pas un seul journal dans le pays n'a publié ma déclaration, qui était une proposition en vue de surmonter cette difficulté.

Le ministre des Chemins de fer esquive la partie principale de ma proposition J'ai dit qu'il fallait réunir les deux réseaux, sans quoi on s'endetterait de plus en plus. Quels que soient les frais que nous occasionnent ces chemins de fer, voilà une chose dont il faut tenir compte, si l'on veut mettre un terme à ce gaspillage, et régler comme il faut la question. On a proposé que les deux réseaux s'entendisent pour supprimer des trains ici et là. Cela apporterait quelque soulagement, mais le seul moyen de nous délivrer serait le fusionnement. Nous devons réunir les deux réseaux et ainsi donner le meilleur service au meilleur marché possible puis, peu à peu, débarrasser le pays de ses dettes. Mais le Gouvernement ne s'occupe pas de cette proposition; personne ici ne s'en soucie. Néanmoins, le peuple demande qu'on l'étudie et ce sera la principale question à discuter devant les électeurs lors des prochaines élections générales. Je n'irai pas plus avant dans les détails du projet. Cet

après-midi, au cours de ses remarques, le chef de l'opposition a vanté le Pacifique-Canadien, peut-être à juste titre et il semble croire qu'il est absolument essentiel au peuple canadien que les réseaux du Pacifique-Canadien et du National-Canadien continuent leur extravagante et ruineuse concurrence. Je dis que ces services en double doivent cesser partout où ils sont inutiles et le seul moyen de les faire cesser c'est d'orienter l'opinion publique dans ce sens. Je suis convaincu que l'opinion publique se forme actuellement et qu'elle se fera assez vivement sentir pour forcer le Parlement à agir. Permettez-moi de relater ce dont j'ai été témoin touchant ce chevauchement de services. Après la séance de toute la nuit, ayant un rendez-vous à Toronto le jour même, j'avais le choix de prendre un train omnibus d'ici à Bedell puis de prendre à cet endroit le train express du Pacifique-Canadien qui arrive à cet endroit de Montréal, le matin, pour continuer jusqu'à Toronto; ou encore, je pouvais aller à Cobourg pour prendre l'International, l'ancien train du Grand-Tronc maintenant du National-Canadien. C'est ce que j'ai fait et qu'ai-je vu? Avant d'arriver à Belleville, je me trouvais dans une zone de concurrence qui constitue une chose lamentable et honteuse pour le peuple du pays. Pendant deux heures, les trains des deux réseaux ont fait une course pour voir lequel des deux arriverait le premier à Toronto et ils n'étaient pas plus éloignés l'un de l'autre que d'ici au milieu de la Chambre. Et l'on voyait ces deux trains courant follement, ni l'un ni l'autre encombré de voyageurs, ceux-ci admirant la course, en faisant le sujet de plaisanteries et se demandant aux frais de qui elle avait lieu. Cette situation a continué jusqu'à ce qu'une diversion se produisit, mais la course s'est poursuivie entre les deux trains, séparés par une certaine distance. Or des courses de ce genre ont lieu dans tout le pays grâce au dédoublement inutile des voies principales, et ils ont aussi lieu sur les embranchements.

Mes honorables amis les progressistes prétendent que cela doit continuer en ce qui regarde l'Ouest. Mais si cela doit continuer, ils devront en payer les frais, parce que le peuple canadien refusera de s'y soumettre plus longtemps. Le ministre des Chemins de fer, le Gouvernement et le Parlement doivent régler cette situation sans quoi le pays ira à la faillite. L'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges (M. Marler) vient justement de faire observer que le dette du Canada tant à cause des chemins de fer que la dette consolidée, s'augmente continuellement. Je ne veux pas passer pour alarmiste, mais nous devons agir. Le ministre fait préparer les chiffres relatifs aux montants dus par les diverses compagnies constituantes du National-Canadien. Le chef de l'opposition a dit hier qu'il y avait plusieurs centaines de ces compagnies comprises dans l'ancien Grand-Tronc...

L'hon. M. GRAHAM: Plus de cent dans les deux compagnies.

M. MACLEAN (York-Sud): Plus de cent et il n'y a pas de doute qu'on ne doive conserver le même système de comptabilité quelque temps pour régler les comptes. Mais nous n'aurons pas de soulagement tant qu'on n'arrêtera pas cet extravagant système de dédoublement. C'est alors seulement que le pays retrouvera sa prospérité. Le chef de l'opposition a déclaré ici que nous devions agir si nous voulions éviter la ruine inévitable. Comment cela va-t-il finir avec les lignes doubles qu'on trouve dans l'Ouest, non seulement pour les voies principales, mais aussi pour les embranchements, la demande constante de nouveaux embranchements dans tout le pays et les emprunts de capitaux que cela entraîne? Qui va payer cette dette et que deviendra le Canada? Tout d'abord, nous devrions avoir une commission de, disons trois hommes, des actuaires d'expérience, les meilleurs qu'on puisse trouver, pour découvrir exactement ce qu'est notre dette de chemins de fer et ce qu'est aussi notre dette de guerre et d'autres choses. Mais je traiterais d'abord la question des chemins de fer. Cela règlerait la discussion des deux côtés de la Chambre et mettrait fin aux accusations qu'on se lance touchant le montant exact de la dette réelle du Canada. Nous savons qu'elle est de centaines de millions, qu'elle est dans les milliards et qu'elle augmente, cependant que le pays ne se développe pas en proportion de cette dette grandissante. J'ai questionné le ministre hier touchant le fusionnement et il m'a dit que cela prendrait du temps, peut-être deux ou trois ans. Il est fort occupé. C'est pourquoi je choisirais les trois meilleurs individus disponibles, je leur donnerais un bureau, les livres, toute l'aide dont ils pourraient avoir besoin et je leur ferais calculer le montant exact de nos engagements relativement à ces chemins de fer, comme je leur demanderais de découvrir les services essentiels de voies ferrées que nous devrions conserver. Quant à la fusion des chemins de fer, une fois les deux grands réseaux réunis, l'exploitation devrait en être confiée à un conseil d'administration composé de trois à cinq membres recrutés parmi les administrateurs actuels des deux entrepries. L'administration du Pacifique-Canadien a assuré le succès de la sienne, et elle devrait certainement être représentée

dans ce bureau. Je ne voudrais pas que les actionnaires du Pacifique fussent ruinés et je tiendrais compte de leurs intérêts. Il nous faut donc deux commissions spéciales, l'une pour déterminer exactement le montant de la dette et indiquer un moyen de l'éteindre; l'autre, composée d'hommes d'une compétence reconnue et qui ont bien réussi dans l'administration du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, pour préparer la fusion. Je dirais à cette commission formée des meilleurs membres des deux administrations: votre devoir est d'examiner les services actuels de chemins de fer au Canada, de trouver le meilleur moyen de les réorganiser, et pardessus tout, d'établir un nouvel itinéraire pour le trafic. J'ai posé au ministre une question à ce sujet, et il m'a dit qu'il en avait une vague idée, mais la véritable solution du problème du transport au Canada est actuellement la direction à donner au trafic.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami m'attribue tant de choses que je n'ai pas dites et que je n'ai pas même eu l'intention de dire, que je ne puis lui couper constamment la parole pour le contredire. Je lui demanderai seulement si le plan qu'il expose actuellement comporte l'exploitation par l'Etat?

M. MACLEAN (York-Sud): Parfaitement. L'exploitation d'Etat a fait ses preuves; c'est même le côté consolant de la situation actuelle dans le monde. Je tiens à dire à mon honorable ami, et je l'ai déjà déclaré en cette Chambre, que la banque nationale de réserve qui permet de réparer les ruines de la Grande guerre dans le monde, constitue la plus grande expérience que l'on ait encore faite de l'étatisation. L'exploitation d'Etat en Canada a fait ses preuves relativement au National-Canadien, et, dans l'Ontario, relativement au système hydroélectrique. C'est l'exploitation d'Etat qui fournit la force motrice à nos tramways. Je reconnais les dangers de l'étatisation; j'admets qu'il en existe quelques-uns. Il y a le danger de l'ingérence politique, mais cela n'est rien comparé à cette sarabande de dépenses excessives qui accompagne l'exploitation de nos chemins de fer.

J'ai déjà dit qu'une fusion s'impose. J'ai été plus loin et j'ai dit aujourd'hui que la dette doit être consolidée. J'ai fait un pas de plus pour proposer qu'une commission de trois à cinq membres recrutés parmi les administrateurs du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, en conservant la majorité à ceux-ci, soit nommée, avec instructions d'assurer au peuple un service complet à travers le continent, en éliminant toutefois les convois inutiles, les dépenses excessives, les frais de publicité, de sollicitations; un service qui répondît simplement aux besoins du pays et nous permît de nous tirer de nos dettes. Je constate que mon honorable ami de Waterloo-Nord (M. Euler) m'écoute. Il y a contribué—peut-être plus que moi—je ne réclame pas de mérite particulier; mais tous deux nous avons appelé l'attention du peuple du Canada sur l'état de choses actuel, et maintenant que le public s'en rend compte et demande que l'on y remédie nous entendons le Gouvernement dire que cette sarabande doit continuer.

Je déclare, monsieur l'Orateur, qu'il faut y mettre fin et que l'on remédie à la situation. J'ai proposé qu'on s'assure du montant de la dette, j'ai proposé la fusion, et j'ai proposé encore le choix d'une commission administrative composée de membres choisis parmi les administrateurs des deux entreprises afin d'arriver à réduire les dépenses et améliorer le service, et de nous aider à nous remettre sur pied.

Je ne m'accorde nullement avec le chef des progressistes lorsqu'il demande que les deux entreprises soient maintenues dans l'Ouest. Ce serait très bien si nous pouvions en supporter le poids, mais pouvons-nous continuer d'exploiter des lignes inutiles? L'on a dit dans cette Chambre que l'immigration peut venir à nous aider et même à exiger l'extension des services actuels; je le reconnais, mais...

M. CALDWELL: L'honorable député est-il sûr que le chef du groupe progressiste ait insisté sur le maintien des deux systèmes? J'en doute.

M. MACLEAN (York-Sud): C'est ce que j'ai compris de ses paroles, et c'est ce que je comprends aussi des articles des journaux de l'Ouest.

M. CALDWELL: Mais vous citez le leader des progressistes et non les journaux de l'Ouest.

M. MACLEAN (York-Sud): J'ai dit que le chef de l'opposition avait déclaré aujourd'hui qu'il désire voir le Pacifique-Canadien demeurer ce qu'il est actuellement faisant concurrence au National-Canadien.

M. CALDWELL: Mais ce n'est pas le leader des progressistes...

M. MACLEAN (York-Sud): Qui a dit cela?

M. CALDWELL: Vous citez actuellement les paroles du leader de l'opposition officielle.

M. MACLEAN (York-Sud): Non, si on me permet de mentionner le nom, je dirai que je parle de M. Forke. Il a dit aujourd'hui en substance qu'il désirait maintenir les deux

réseaux, que les deux sont essentiels au développement de l'Ouest. Tout ce que l'Ouest peut demander, tout ce que cette province et l'Est peuvent demander c'est un service raisonnable basé sur la coordination des deux réseaux et la suppression des convois et de l'outillage inutiles, et l'adoption d'un outillage plus moderne, car aujourd'hui on abandonne presque tout le matériel des années passées. Le nouvel outillage demande l'emploi de l'électricité que l'on tirera probablement des cours d'eau qui se déversent dans la baie d'Hudson et nous avons assez de sources d'énergie sur le versant de cette baie pour fournir toute l'énergie que nécessiterait l'exploitation de nos voies ferrées. On me demandera peut-être comment on apportera cette énergie jusqu'à nos lignes de chemin de fer? Or, les hommes de science aujourd'hui sont à inventer des moyens de transmission électrique à forte tension; on découvre des moyens de transmission qui éliminent presque complètement l'emploi des fils, par l'intermédiaire d'une onde quelconque. On est à étudier ces questions, et on découvrira des moyens de réduire les dépenses et d'améliorer le service, et d'annuler cette duplication des services qu'apporte la concurrence. Considérez l'outillage du Pacifique-Canadien et du National-Canadien aujourd'hui! La moitié de cet outillage donnerait un meilleur service que l'outillage réuni de ces deux réseaux aujourd'hui et il en coûterait la moitié moins avec la moitié du nombre des employés. Les gens ne voient aujourd'hui que la multiplication des services. On le remarque tous les jours dans toutes les sphères et il faut mettre fin à ce système. J'ai dit déjà que les répétitions inutiles de services existent aujourd'hui dans ce Parlement. La multiplication des services inutiles semble être à l'ordre du jour; il y a répétition partout.

M. CALDWELL: Des discours?

M. MACLEAN (York-Sud): Et des discours, oui. Mon honorable ami se répète souvent, mais ce reproche me laisse froid.

M. CALDWELL: Je ne veux pas être mal interprété. Je suis du même avis que l'honorable député.

M. MACLEAN (York-Sud): Au nom du peuple canadien, je dis: mettez un terme à ces folles dépenses qu'entraînent les chemins de fer, établissez exactement la dette et fondez-la d'après l'évaluation la plus basse possible; puis appelez une conférence des bureaux de direction des deux réseaux et confiez-leur la responsabilité de réorganiser le service et de supprimer les convois inutiles; laissez-les organiser le service que demandent les besoins du pays, mais rien de plus. D'ici quelque temps, faisons-nous à la situation difficile, et alors vous verrez prospérer le pays, vous verrez arriver les immigrants, et plus tard ces gens seront forcés de demander un service plus complet de la part de nos chemins de fer. Mais en attendant, arrêtons tout gaspillage, établissons le chiffre de la dette, réorganisons les services de nos voies ferrées, et vous aurez alors résolu le problème que présentent les chemins de fer. Nous ne trouvons pas le remède ici quand nous multiplions les discours sur l'énormité de notre dette, sur son accroissement, à moins que nous ne trouvions moyen de payer cette dette et de fixer l'évaluation exacte de nos voies ferrées. Si nous accomplissons tout cela, nous aurons fait beaucoup pour le bien-être de notre pays et pour réparer les fautes du passé. Si nous faisons cela, nous travaillons pour le pays et nous réparons les erreurs du passé, et il est certain que les erreurs commises dans l'administration de nos voies ferrées ont été nombreuses. Si nous faisons cela, le jour se lèvera bientôt et dissipera les ténèbres de l'heure actuelle; la situation s'améliorera, et tout le monde en profitera. En somme, nos gens seront plus portés à économiser qu'à persister dans cette habitude de gaspillage qui dure depuis trop longtemps.

M. GOOD: Je n'aurais probablement pas pris part à ce débat n'eût été la légère réprimande que m'a adressée hier le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham). Je désire déclarer, cependant, relativement à la question de l'immigration,—que l'honorable ministre a touchée hier, et au sujet de laquelle je lui posai une couple de questions,—qu'à mon sens, personne ici ne s'oppose à l'immigration. Tous les honorables députés, je crois, reconnaissent que le Canada a besoin d'un surcroît de population, que nos chemins de fer dépendent d'une forte population, et que, somme toute, le pays s'en trouverait mieux si la population atteignait le chiffre de 50 millions. Nous voulons tous voir prospérer le Canada, nous voulons voir l'agriculture aller de l'avant, nous voulons voir nos industries se multiplier, toutes nos industries; et nous voulons tous voir notre pays compter une population nombreuse, heureuse et prospère. Il n'existe aucune divergence d'opinion sur cette question. Il n'y a divergence que sur la politique de l'aide à l'immigration ou, si vous préférez, de l'immigration à outrance, de l'immigration sans tenir compte des conditions existant dans le pays.

D'après ce que je vois, monsieur l'Orateur, la situation est celle-ci: nous essayons de verser de l'eau dans un tonneau percé. Nous

faisons des efforts extrêmes pour remplir le tonneau, mais l'eau coule aussi vite que nous l'apportons. Il y a une couple d'années, j'ai exposé devant la Chambre des statistiques relatives à la politique d'immigration que nous avons suivie depuis vingt-cinq ans. J'ai dit combien d'argent nous avons dépensé durant cette période pour l'immigration; j'ai aussi dit les résultats obtenus, résultats négatifs ou nuls. Or est-il raisonnable de continuer à verser de l'eau dans un tonneau percé? Je veux que l'on bouche les trous, je veux que nous donnions un peu de notre attention et un peu de notre argent pour boucher les trous. Je voudrais bien que le ministre des Chemins de fer fût à son siège; je lui dirais et je dirais à la Chambre que, si nous nous occupions davantage de boucher les trous, ce serait mieux que de continuer simplement à verser de l'eau dans un tonneau percé.

Qu'il me soit maintenant permis de donner une couple d'exemples au Gouvernement. Un certain nombre d'entre nous, dans cette partie de la Chambre, qui sont sceptiques quant aux bénéfices à retirer d'une politique d'immigration intense dans les conditions actuelles, désireraient beaucoup voir le Gouvernement établir un système adéquat de crédit agricole. Mais chaque année, le Gouvernement refuse d'agir; nous ne pouvons pas réussir à le faire bouger; je ne sais pas si nous pourrons réussir cette année, car nous avons fait notre possible l'an dernier, mais sans beaucoup de résultat. C'est une chose qui vaut la peine qu'on s'en occupe, c'est une chose qui bouchera l'un des trous du tonneau. Si nous pouvons établir dans notre pays un système de crédit agricole comparable à celui qui fonctionne aux Etats-Unis, nous mettrons au moins quelques-uns de nos fermiers sur un pied d'égalité avec l'agriculteur des Etats-Unis. C'est ainsi que nous rendrons les conditions égales dans les deux pays. Nous pourrons empêcher le tonneau de couler et nous contribuerons à garder la population que nous avons. Je ne vois pas l'utilité de faire venir des étrangers dans notre pays s'ils sortent aussi vite que nous les faisons venir ou si nos Canadiens s'en vont. J'admets avec l'honorable député de George-Etienne-Cartier (M. Jacobs) que les meilleurs immigrants que nous obtenons dans notre pays sont ceux qui arrivent dans nos berceaux, ce sont ceux qui ont vu le jour ici, et ce sont ceux-là qui s'en vont. Et pourquoi s'en vont-ils? Le tonneau coule et nous n'avons pas fait un effort réel, nous n'avons pas fait un effort résolu et soutenu pour l'empêcher de couler. Ma théorie et ma conviction, c'est que la politique sensée serait de s'occuper d'abord de boucher les trous et alors nous pourrions facilement remplir le tonneau. Or je suggère qu'une loi établissant un crédit agricole serait un moyen d'empêcher le tonneau de couler. Mais nous ne pouvons réussir à faire remuer le Gouvernement dans cette direction. J'apporte des arguments et des suggestions au Gouvernement sur la question des impôts, je lui dis que le système actuel de taxation est onéreux et injuste pour l'industrie et un fardeau sur les épaules des travailleurs de ce pays, qu'il chasse notre population hors du Canada, que c'est une fissure dans le tonneau et je lui demande d'aveugler les fuites. Mais il ne remue pas.

Je n'ai donné que deux exemples. En voici un autre dont a parlé déjà l'honorable député de York-Sud (M. Maclean), je veux dire le fusionnement de nos deux grands réseaux de chemins de fer. On a prétendu, et je ne crois pas que la chose ait été niée, que nous préviendrions ainsi une fuite d'environ 100 millions par année. Cela vaudrait certes la peine qu'on s'en occupât. Cela aiderait certainement à retenir notre population et à tirer profit des dépenses faites pour l'immigration; dans tous les cas, cela contribuerait à empêcher que ces dépenses soient tout à fait inutiles comme elles le sont probablement à l'heure qu'il est et comme elles l'ont été dans le passé.

Je m'accorde absolument avec l'honorable député qui vient de parler et avec l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) et je suis convaincu comme eux, que la seule solution de notre problème de chemin de fer dans les circonstances actuelles, c'est le fusionnement. Il y a quelque temps, j'hésitais un peu, je suspendis mon jugement sur le choix de la politique la plus convenable, mais aujourd'hui, je commence à voir et je suis de plus en plus convaincu qu'il faudra en arriver là. S'il le faut, pourquoi pas plus tôt que plus tard? S'il nous faut aborder ce problème un jour, pourquoi ne pas l'aborder maintenant? Pourquoi continuer à gaspiller de l'argent? Pourquoi laisser couler le tonneau? Pourquoi ne pas boucher les fissures maintenant?

Je tiens à relever les remarques de mon honorable ami le député de Brandon (M. Forke) qui craint que, si le Gouvernement prend possession des chemins de fer—je préférerais le mot "public" au mot "Gouvernement"—que si le public prend possession des chemins de fer en Canada, nous aurons à souffrir de l'ingérence et de l'influence de la politique. Cela n'existe-t-il pas actuellement? Je lui demande et je demande à la Chambre comment il se fait, si l'étatisation de nos voies ferrées doit entraîner l'ingérence politique et la nonvaleur, que cela ne se soit pas déjà produit?

Si cela est vrai de tous les réseaux ferroviaires, c'est également vrai de la moitié des réseaux, ou d'un peu plus de la moitié que l'on exploite maintenant comme propriété d'Etat. Je ne puis partager les craintes de mon honorable ami quant aux conséquences de l'étatisation. Je sais que le problème de la préservation de l'efficacité des méthodes dans tous les domaines de l'industrie est très grave; mais je ne puis voir pourquoi, en une affaire de ce genre, nous ne pouvons obtenir un service aussi fidèle, sous le régime de l'établissement, qu'avec celui de la propriété privée. Je crois sincèrement que, pendant les quelques années qui se sont écoulées depuis que l'administration actuelle a pris charge du chemin de fer National-Canadien, le service a atteint un degré d'efficacité très sensible, qui se compare très favorablement avec celui du Pacifique-Canadien. Voilà sûrement une défectuosité que l'on va redresser, voilà un moyen de rendre effectif notre programme en matière d'immigration qui a été de nul effet en ces dernières années. Le ministre des Chemins de fer m'a reproché hier, comme il a reproché à d'autres membres de cette partie de la Chambre, de n'avoir pas confiance en notre pays, et des honorables membres de la droite nous ont fait également ce reproche. J'ai foi en notre pays. Je désapprouve cette accusation, je nie et répudie l'insinuation désobligeante à l'effet que nous n'avons pas confiance dans le Canada. J'affirme même que si, en donnant le régime de l'étatisation à tous les réseaux ferroviaires, nous pouvons économiser cent millions, pour ma part au moins, en défendant cette doctrine, je fais preuve de plus de foi dans l'habileté, la loyauté et l'esprit public des Canadiens que le ministre des Chemins de fer ou mon honorable ami, le représentant de Brandon. Puis-je rappeler au ministre des Chemins de fer la définition de la foi que l'on trouve dans l'Evangile? On y définit la foi comme "la conviction des choses que l'on ne voit point" et "la substance des choses que l'on espère".

L'hon. M. GRAHAM: La citation de mon honorable ami n'est-elle pas erronée?

M. GOOD: Non, je pense qu'elle est exacte.

L'hon. M. GRAHAM: Vous feriez mieux d'y réfléchir un peu. Je crois que vous vous êtes trompé dans votre citation.

M. GOOD: Je suis persuadé que j'ai cité exactement.

L'hon. M. GRAHAM: La substance des choses que l'on espère et "la conviction des choses que l'on ne voit point".

[M. Good.]

M. GOOD: Nous n'avons pas encore réalisé, dans nos entreprises ferroviaires, l'idéal de l'économie, l'élimination de ces gaspillages immenses que l'honorable député d'York-Sud a déjà si bien décrits. Ce que nous avons dans l'esprit c'est la conviction des choses encore visibles et nous avons certainement la substance des choses que l'on espère dans le tableau brossé par l'honorable député qui vient de parler; la foi est "la conviction des choses que l'on ne voit point" et "la substance des choses que l'on espère".

L'hon. M. GRAHAM: Vous vous trompez de nouveau.

M. GOOD: Voici une occasion splendide où l'on pourrait s'en servir fort à propos, et je demande au ministre des Chemins de fer, s'il veut pratiquer la foi, d'accepter l'avis déjà donné et d'aborder le problème maintenant, puisque l'on devra certainement l'examiner dans un avenir rapproché. Je regrette qu'il n'ait pas été présent au début de mon discours, mais je recommande ces paroles à sa sérieuse considération, quand il aura le temps de lire le hansard.

L'hon. M. GRAHAM: Je crains que mon honorable ami n'ait à corriger ses citations bibliques. Il a raison dans le reste de sa littérature, mais il se trompe en cela.

M. MACLEAN (York-Sud): Qui sera juge? Le ministre des Chemins de fer?

L'hon. M. GRAHAM: Non, le livre que l'honorable député prétend citer.

M. SPEAKMAN: Le ministre des Chemins de fer l'a lu plus récemment.

L'hon. M. GRAHAM: Non, mais j'ai peut-être meilleure mémoire.

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

Reprise de la séance

M. CAHILL: Je ne retarderai pas longtemps les travaux du comité, n'ayant pas l'intention d'étudier les chiffres qu'ont cités le chef de l'opposition (M. Meighen) et l'honorable député (M. Marler). La courte expérience que j'ai acquise en cette Chambre m'a appris que chaque député fournit ses propres chiffres en chaque circonstance, et le seul homme qui soit convaincu par ces chiffres est lui-même.

Le chef de l'opposition a prétendu que son parti avait diminué de 100 millions de dollars la dette d'établissement des chemins de fer nationaux entre 1918 et 1921, et peu après il se ravisa pour dire que ce n'était pas ce qu'il

voulait laisser entendre; je suppose qu'il voulait plutôt dire qu'on avait acquitté, au cours de ce laps, les dettes courantes du réseau national. Il importe peu que vous étudiiez les chiffres d'un point de vue ou de l'autre; c'est une dette, et de ce chef nos dettes augmentent assez rapidement, pour ne pas dire trop rapidement, au gré de la plupart d'entre nous. Quoi qu'il en soit, les chiffres fournis par l'honorable député de Saint-Laurent-et-Saint-Georges, qui je l'avouerai m'a convaincu de leur exactitude, nous laissent voir que la dette contractée envers le public de 1921 à 1924, s'est accrue de 102 millions. C'est beaucoup d'argent, mais en jetant un regard sur les rapports du Pacifique-Canadien, pour la même période, je découvre, sous le titre de capital, qu'on a augmenté les dépenses de 38 ou 40 millions. Naturellement, comme l'a signalé le chef de l'opposition, il n'est pas possible de mener à bien une entreprise sans faire, de temps à autres, de nouvelles dépenses d'établissement. Mais d'année en année nous sommes en face d'un déficit s'élevant à environ 50 millions et de charges inévitables, au compte du capital, qui s'élèvent au cours des cinq ou six dernières années à environ 100 millions. C'est le chef de l'opposition qui a légué au peuple canadien les chemins de fer nationaux, le Grand-Tronc et les autres réseaux qui contribuent à ce déficit énorme.

Depuis cinq ans, nos chemins de fer nous coûtent, en frais de toutes sortes, à peu près ce que représente l'ensemble des frais découlant de nos dépenses de guerre. La somme n'en est pas aussi élevée, mais le taux de l'intérêt l'est un peu plus; c'est ainsi que nous avons à faire face, non seulement à nos dépenses de guerre mais aussi, nous avons du fait de nos chemins de fer, une dette deux fois plus considérable, ce qui nous oblige à prélever, sous forme d'impôts, de 180 à 200 millions par année.

On a beaucoup parlé de fusion non seulement dans cette enceinte, mais aussi dans la presse du pays. Si vous arrivez à vous convaincre qu'il en résultera une économie de 100 millions par an, la fusion peut être un beau rêve; mais ce n'est qu'un rêve; selon moi on pourrait en venir là par un autre moyen. Quant à moi je ne sais lequel préférer du monopole sous la surveillance de l'Etat ou du monopole sous la gestion privée; selon moi, c'est aussi mauvais dans un cas que dans l'autre. A la vérité je me demande si, ce monopole devant exister, il ne serait pas pire sous la surveillance de l'Etat. En confiant à un seul homme, à la tête d'un seul bureau de direction, tout le réseau ferroviaire du pays, vous mettez en même temps le commerce du pays à la merci de cet homme; c'est la compagnie de chemin de fer qui imposerait ses volontés au commerce du pays. Cette organisation jouirait d'un pouvoir absolu et rien ne lui serait impossible. En somme ce ne sont que des hommes et auraient-ils un jour quelque grief contre une ville qu'ils pourraient aussitôt lui nuire. En peu de mots le pays serait placé dans une situation impossible, et tout le monde se courberait devant ceux dont dépendrait l'administration de notre régime des transports. S'il s'agissait d'un monopole sous la gestion privée le Parlement pourrait agir comme pouvoir modérateur, parce qu'il n'est pas de citoyen qui ne puisse faire entendre ses griefs par l'intermédiaire de son député. Tandis qu'avec le monopole sous la surveillance de l'Etat, le citoyen serait privé pratiquement de tout recours, et vous auriez l'embarras des gens venant assiéger leurs députés au Parlement ou quémandant sans cesse des faveurs. Sous la surveillance de l'Etat l'administration ne peut pas être meilleure et elle peut être pire et dans tous les cas, il en résulterait un état de choses intolérable pour le pays. Confier à un seul homme l'administration de tous nos chemins de fer c'est constituer une autorité qui opprimerait la population. Figurez-vous une organisation avec les ramifications de nos chemins de fer dans tout le pays, s'étendant à tout le Canada, ayant 200,000 individus à son emploi, soit environ 10 p. 100 de la population mâle. Vous pouvez vous faire une idée de ce qui adviendrait, non pas, comme mon honorable ami craint, l'intervention de la politique dans l'administration de nos voies ferrées, mais il adviendrait que les chemins de fer auraient la haute main sur les politiciens, et ce serait une position pire qu'auparavant.

Maintenant, j'ai l'impression qu'on peut atteindre les mêmes fins avec le régime actuel. On devrait donner à la commission des chemins de fer l'autorité de s'occuper des services de chemins de fer entre les compagnies; aussi bien devrait-on, aussi, lui donner le pouvoir de s'occuper des embranchements. Il n'est pas de chemin de fer ou d'embranchement traversant un territoire inhabité, qui puisse rapporter des bénéfices au cours des trois premières années. Un chemin de fer a-t-il développé assez une région pour pouvoir faire payer un dividende aux capitaux engagés, qu'aussitôt vous voyez un autre chemin de fer tenter de pénétrer dans cette région pour accaparer une partie du trafic. Le pays n'est pas en état de subir cela. La commission des chemins de fer devrait désigner les endroits où un embranchement devrait être construit et désigner aussi la compagnie qui le construira. Je ne prétends pas qu'il faille accorder à la commission des chemins de fer le dernier mot à dire, pas plus qu'aujourd'hui, mais une

compagnie de chemin de fer devrait avoir la recommandation de la commission avant de solliciter au Parlement l'autorisation de construire une voie ferrée dans une région quelconque. Nous éviterions ainsi la coûteuse concurrence menée dans la construction et l'exploitation des chemins de fer. Prenez, par exemple, le service de trains entre cette ville et Montréal. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer (M. Graham) nous a déclaré hier qu'au dire du président du Pacifique-Canadien, il ne serait pas juste d'exiger de sa compagnie l'élimination d'un convoi rémunérateur, et que ces trains le sont. C'est fort vrai. Et le ministre espère faire conférer les deux présidents pour qu'ils s'entendent sur la suppression des services superflus! Intrinsèquement, le projet me paraît voué à un échec. Prenez les deux convois entre Montréal et Ottawa à 8 heures et demie du matin et à 3 heures et demie de l'après-midi. Supposez-vous qu'un président consentirait à supprimer un train à 8 heures et demie du matin, ou un autre à 3 heures et demie de l'après-midi? Pas du tout; ces deux convois rapportent actuellement des recettes; mais les recettes doubleraient presque s'il n'y avait qu'un train. Si la commission des chemins de fer avait autorité en la matière, elle pourrait ordonner la suppression du train de 3 heures et demie d'une compagnie, trajet Montréal-Ottawa, et celle du train correspondant de l'autre compagnie, dans le sens opposé, et éliminer ainsi le service inutile. Le même principe serait applicable au transport des marchandises, je pense. Nous avons les voies ferrées mais trop de trains pour les besoins; cela paraît être notre grand mal. Il faut adopter les convois au transport. S'il existe assez de transport pour les trains en circulation, fort bien, sinon supprimons les trains superflus. Autrement, nous n'éteindrons jamais nos déficits de chemins de fer. A mon avis, le ministre devrait adopter la proposition faite hier soir et soumettre le projet à la commission des chemins de fer le plus tôt possible.

Quelques honorables députés d'en face, dont plusieurs du groupe progressiste, quelques députés libéraux aussi, je pense, et quelques conservateurs, parlent de diminuer le capital du réseau national. A première vue, la chose peut sembler toute simple: il n'y a qu'à rayer une certaine somme du capital. Mais ce n'est pas si facile que cela. Par exemple, il y a pour vingt-cinq millions de débentures imputables sur le revenu du Nord-Canadien et environ trente-cinq millions d'obligations garanties du Grand-Tronc-Pacifique, vendues avec la promesse d'intérêt payable dès que ces réseaux respectifs réaliseront un dividende sur leur capital. Ces deux valeurs se montent à soixante millions environ, et le réseau national n'a pas à payer d'intérêt aux porteurs parce que ses recettes ne suffisent pas à payer un dividende sur des valeurs ayant priorité, c'est-à-dire, les emprunts du gouvernement fédéral. Si vous rayez ces emprunts et soulagez d'autant les chemins de fer nationaux, dès que les revenus seront plus que suffisants au service des dividendes sur les valeurs existantes, il devra employer l'excédent à payer des dividendes sur ces soixante millions. Ainsi, par l'inscription au compte des profits et pertes de la dette du réseau national envers le Dominion, le réseau va se trouver appelé à verser l'intérêt sur ces soixante millions sans rien toucher sur les sommes que nous lui avons avancées.

M. STEWART (Humboldt): L'honorable député a-t-il bien réfléchi sur la responsabilité dont nous nous chargeons en demandant au peuple canadien, clientèle du réseau national, de faire un effort pour payer des prix de transport assurant des dividendes sur un capital sans rapport avec les recettes que peut donner le chemin de fer?

M. CAHILL: Mon honorable ami s'imagine-t-il que quelqu'un prend sérieusement cela comme point de départ pour fixer les tarifs? Si le raisonnement de mon honorable ami vaut quelque chose, n'est-il pas préférable de proclamer: le Dominion réduira son taux d'intérêt sur les chemins de fer nationaux de 5 à 2 p. 100, ou quelque chose de ce genre—ou si vous cherchez simplement un but à atteindre,—pourquoi ne pas dire: Quand vous aurez cinquante millions de recettes, nous diminuerons le taux. Mais cela n'a rien à voir avec l'établissement des taux et la commission des chemins de fer n'en tient pas compte. La seule chose inadmissible là dedans c'est que vous fixez à l'administration un but impossible à atteindre en lui demandant de payer les intérêts sur les déficits et l'énorme capital. Personne, selon moi, n'espère sérieusement que le réseau national soit jamais en mesure de verser les intérêts sur l'argent emprunté au Gouvernement.

Monsieur le président, il ne me reste qu'une proposition à faire. Il y a quatre comités, je pense, qui peuvent faire comparaître en leur présence les chefs des chemins de fer: le comité de l'autre Chambre, le comité du réseau national et de la navigation, le comité des chemins de fer et celui des frets maritimes.

Le comité spécial nommé l'année dernière et renouvelé cette année, le comité relatif aux chemins de fer nationaux et à la naviga-

tion est tout qualifié pour s'occuper des questions concernant les lignes de l'Etat; mais je trouve que le comité fait perdre trop de temps aux fonctionnaires du réseau. Le comité est représentatif des actionnaires du réseau de l'Etat, c'est-à-dire des contribuables; il correspond à l'assemblée générale des actionnaires du Pacifique-Canadien. Les directeurs ou chefs de services font leur rapport et les soumettent aux actionnaires qui l'approuvent ou le rejettent. Cela se fait dans une séance. Sans doute, ce serait trop exiger du Parlement ou du comité de régler en une journée les questions relatives au réseau national; du moins, on pourrait prendre ses mesures pour siéger deux ou trois jours de suite afin de se débarrasser de toutes les affaires pendantes.

On ne prendrait pas ainsi le temps de sir Henry Thornton ni celui d'une vingtaine de fonctionnaires du réseau convoqués par le comité. Ces messieurs sont obligés de s'arracher à leur travail pour venir se mettre à la disposition du comité. Celui-ci siège pendant deux heures. Il arrive qu'un membre, qui a un discours à prononcer, occupe presque toute la séance. Le président se tourne alors vers le fonctionnaire et l'invite à revenir le surlendemain pour être entendu. Dans l'intervalle il survient quelque empêchement qui dérange les dispositions prises et notre fonctionnaire, qui a fait le voyage d'Ottawa pour apporter sa déposition, reçoit l'ordre de se présenter de nouveau le surlendemain ou la semaine suivante. Je suggère que le comité siège sans discontinuer—en matinée, l'après-midi et le soir— afin de vider toutes les questions qui sont sur le tapis. Ce serait le moyen de ne pas déranger le travail des chefs de services obligés de venir à Ottawa à l'appel du comité et qui sont obligés d'ajourner indéfiniment leurs tournées d'inspection.

En outre, la décision relative à l'établissement de nouvelles lignes du réseau de l'Etat pourrait être laissée au comité lui-même, puisque c'est lui qui s'enquiert des opérations du réseau dans l'année écoulée, et il est de ce fait aussi bien renseigné que l'autre comité pour apprécier le besoin de nouvau embranchements. En tout état de cause, ce n'est qu'une simple proposition que je fais dans l'idée de favoriser l'exécution du travail et de ménager le temps des fonctionnaires de la compagnie et, par voie de conséquence, les deniers de l'Etat. La proposition de confier cette besogne à la commission des chemins de fer serait aussi avantageuse au pays que la fusion des réseaux. On aurait là la meilleure solution du problème pour le présent. Je félicite le ministre des Chemins de fer pour l'exposé encourageant qu'il a fait hier et je le félicite aussi de posséder une si bonne organisation pour conduire une entreprise de cette envergure créée comme service de l'Etat. C'est merveille que sir Henry Thornton ait pu produire un résultat aussi brillant en si peu de temps. Personne en cette Assemblée, certainement, ne comptait sur une telle amélioration du service dans les trois années écoulées. On l'a dit avec raison, l'un des deux réseaux ne peut obtenir des affaires qu'en les enlevant à son rival; quand il le fait, c'est au détriment des deux. Si l'on ne peut établir un système de coopération, l'un des deux réseaux ne pourra grandir qu'aux dépens de l'autre, et cependant, les deux ne se soutiennent qu'avec la clientèle du public.

M. MacLAREN: Monsieur le président, notre collègue de Pontiac (M. Cahill) vient de faire une proposition concernant les séances du comité des chemins de fer. Il a suggéré d'arranger les séances de façon à ne pas déranger inutilement les fonctionnaires dans leur travail. Cela m'a fait souvenir qu'en Australie j'ai pu apprendre, l'année dernière, que les comités les plus importants siègent pendant les vacances parlementaires. Naturellement, ces réunions de comité ont lieu à la convenance des membres qui en font partie, surtout de ceux qui habitent loin de la capitale. D'après moi, afin de permettre à tous les membres d'assister aux séances de la Chambre et ne pas gêner les travaux de celle-ci, quelques comités pourraient se réunir dans les intersessions. C'est un plan qui, je crois, a été trouvé très satisfaisant.

Je désire profiter de l'occasion pour mettre sur le tapis l'un des aspects les plus importants du problème en discussion et auquel personne n'a fait allusion. Je veux parler du service des lignes télégraphiques et des câbles sous-marins exploitées de concert avec le réseau du chemin de fer National du Canada. On l'a dit souvent, le commerce suit le pavillon. Or, je crois qu'il est tout aussi exact, sinon plus, de dire que le commerce suit les lignes télégraphiques et les câbles. Voilà pourquoi je me propose d'appeler l'attention de la Chambre sur la situation réelle et sur certaines singularités des lignes télégraphiques du réseau national.

Les lignes télégraphiques du réseau national sillonnent passablement le pays dans toutes les directions, sauf,—et voilà le premier fait singulier que je tiens à signaler,—qu'à venir jusqu'à l'année dernière, elles n'atteignaient ni la côte du Pacifique ni le littoral de l'Atlantique. Dans l'Ouest, le réseau télégraphique du National-Canadien aboutissait quelque part en Colombie-Anglaise; il ne se rendait pas jusqu'à la côte du Pacifique de façon à être en communication directe avec le service par

câble. Dans l'est du pays, notre réseau télégraphique n'allait pas plus loin que Moncton où il est impossible, c'est tout naturel, qu'il fasse raccordement avec le service des câbles transatlantiques. Au cours de l'année écoulée, si j'ai bien compris, le Gouvernement a été en mesure de faire l'acquisition d'un autre réseau dans l'Ouest, de sorte que nos lignes télégraphiques se prolongent maintenant jusqu'à la côte du Pacifique où elles sont en communications directes avec le service par câble. La ville de Moncton est située à 198 milles d'Halifax; et cette faible distance empêche notre réseau télégraphique d'être également en communication directe avec le service des câbles transatlantiques. Voilà en deux mots la situation en ce qui regarde notre réseau télégraphique.

Voyons donc maintenant où nous en sommes en ce qui regarde le service par câbles sous-marins. Le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada sont collectivement propriétaires d'un câble sous-marin dans l'océan Pacifique. Le Canada possède, si j'ai bonne mémoire, le cinquième de cette entreprise. Et il s'agit apparemment d'un placement profitable. J'ai sous les yeux les chiffres pour l'exercice 1923, mais je n'ai pas de renseignements pour l'année dernière. D'après ces chiffres, le Canada a encaissé $350,000 pour sa part des bénéfices résultant de l'exploitation de ce câble, en 1923. Et à partir de 1923, si nous remontons de huit années en arrière, nous constatons que le Canada a retiré un bénéfice net de $2,500,000 de l'exploitation de cette entreprise. Ces chiffres sont très satisfaisants, ce me semble. Examinons maintenant la situation dans laquelle se trouve le service des câbles transatlantiques et un bon nombre d'honorables députés, qui ne sont pas très au fait des choses, seront surpris d'apprendre ce qui en est. A venir jusqu'à 1910, la Grande-Bretagne était propriétaire de cinq câbles transatlantiques. Ces entreprises furent alors acquises par des capitalistes américains, si bien qu'en 1914, l'année où éclata la guerre, l'Angleterre ne possédait plus un seul câble transatlantique. Voilà à mon sens un fait important et plutôt renversant. Je rappellerai brièvement, pour l'information de mes honorables amis quelle était la répartition des câbles transatlantiques en 1914. Ces câbles étaient au nombre de 17, dont 13 étaient la propriété des Etats-Unis, 2 de la France et 2 de l'Allemagne. Les deux câbles allemands furent saisis au cours de la guerre. L'Angleterre en prit un pour son compte dont le terminus européen se trouvait à Penzance, en Angleterre, tandis que l'autre extrémité était à Halifax. Les Etats-Unis s'emparèrent de l'autre câble allemand et il servit à relier la république américaine à l'Italie.

Or en 1921, le gouvernement anglais acheta le câble désigné sous le nom de "câble direct", au prix de £570,000. L'Angleterre se trouva donc propriétaire d'un câble exclusivement britannique sans compter le câble allemand qu'elle avait confisqué.

Or, voici quelle est présentement la situation en ce qui regarde le service des câbles transatlantiques: Ils sont au nombre de 19 dont 8 sont la propriété de la Western Union et 6 de la Commercial Union.

Voilà donc deux compagnies américaines qui sont propriétaires de 14 câbles transatlantiques. Deux autres câbles sont la propriété de la France; deux appartiennent à l'Angleterre, savoir le câble exclusivement britannique et celui qui fut confisqué aux allemands; de plus, il reste encore l'autre câble allemand qui relie les Etats-Unis à l'Italie.

Le Canada n'a jamais participé à la pose de ces divers câbles transatlantiques de sorte que nous ne sommes pas financièrement intéressés.

Maintenant, je désire vous donner un aperçu du service transatlantique dont nous jouissons actuellement. On m'assure que si un député désire envoyer un câblogramme en Angleterre, voici comment les choses se passent. Supposons que le député se rende aux bureaux de télégraphe du National-Canadien ici, à Ottawa et qu'il dise: "Je désire envoyer un câblogramme à Liverpool." On accepte le message et on l'expédie, mais de quelle manière? Par le câble de la Western Union, un service exclusivement américain. Mais si vous spécifiez que vous tenez à envoyer le message par le câble britannique, c'est-à-dire celui que l'on désigne sous le nom de câble Impérial, on ne peut le faire et on vous en informera, car le réseau national envoie tous ses câblogrammes par le service de la Western Union, compagnie exclusivement américaine.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami me permet-il d'expliquer pourquoi? C'est pour la bonne raison que la compagnie de télégraphe du National-Canadien échange les messages avec la Western Union, ou que l'autre compagnie a conclu des arrangements en vertu desquels toutes ses dépêches sont expédiées par la compagnie de télégraphe du Pacifique-Canadien. Il se trouve donc que le National-Canadien ne recevrait aucun trafic télégraphique de retour en échange s'il expédiait ses câblogrammes par le service de l'autre compagnie. D'autre part, la Western Union nous donne une large part de son trafic et, en utilisant son service, nous nous assurons des revenus que nous perdrions sans cela.

M. MacLAREN: Ces explications me font grand plaisir, bien qu'elles ne me laissent pas parfaitement satisfait, en vue de ce que j'ai à l'esprit.

L'hon. M. GRAHAM: Ni moi, non plus. J'ai essayé d'obtenir la conclusion de l'autre accord.

M. MacLAREN: Je suggérerai un moyen au ministre. Mais je ferai observer d'abord que si quelqu'un se rend au bureau de télégraphe du Pacifique-Canadien, à Ottawa, pour envoyer une dépêche et qu'il ne précise pas quelle ligne il veut, son télégramme sera adressé par le câble Commercial, qui est un service américain. Cependant s'il spécifie qu'il désire le câble impérial, le Pacifique-Canadien se rendra à son désir. Maintenant il y a une situation particulière. Les lignes télégraphiques du National-Canadien ne peuvent se servir du câble britannique; elles transmettent les dépêches par le câble américain, alors que le Pacifique-Canadien, règle générale, utilise la ligne américaine, mais si on le lui demande il enverra les dépêches par le câble impérial, propriété anglaise.

Cette question a été soumise à la conférence impériale en octobre 1922, et j'aimerais à lire le câblogramme de la presse canadienne adressée au Canada à ce sujet. Il est daté de Londres, le 17 octobre et est ainsi conçu:

Le Canada a expliqué clairement son attitude à la conférence impériale relative au câble. Hier, à la séance de la conférence économique, sir Laming Worthington-Evans, directeur général des postes d'Angleterre, a reproché à quelques-uns des départements du gouvernement canadien de ne pas se servir du câble impérial qui est exploité entre Londres et Halifax pour le compte du gouvernement anglais...

L'hon. M. GRAHAM: Vous parlez du directeur général des postes, n'est-ce pas?

M. MacLAREN: C'est ce que dit la dépêche. Je pense que le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) était présent.

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

M. MacLAREN: Le câblogramme continue:

...son trafic étant distribué au Canada sur les lignes télégraphiques du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. GRAHAM: Uniquement.

M. MacLAREN:

En réponse, l'honorable George P. Graham, ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada, a fait observer que le gouvernement canadien était désireux d'aider autant que possible au câble impérial, "mais", a-t-il ajouté, "il ne faut pas oublier que les lignes télégraphiques du National-Canadien sont exploitées sur une base d'affaires". Continuant, M. Graham a dit "nous sommes prêts à avoir un échange de trafic...

L'hon. M. GRAHAM: Très bien! très bien!

M. MacLAREN:

...avec le câble impérial...

L'hon. M. GRAHAM: Bravo! C'est ce que j'ai dit.

M. MacLAREN: J'ignore pourquoi le ministre ne l'a pas fait.

L'hon. M. GRAHAM: Je vais le dire à mon honorable ami s'il veut bien me le permettre parce que je me rappelle très bien.

M. MacLAREN: Puis-je terminer cette déclaration d'abord?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne désire pas interrompre mon honorable ami, mais j'avais compris qu'il me posait une question.

M. MacLAREN:

...mais vous ne pouvez espérer que le National-Canadien transmette ses messages au câble impérial s'il n'a rien en échange. Si le câble impérial doit avoir une part de nos affaires, nos lignes du National-Canadien devraient être traitées pareillement par le câble impérial.

L'hon. M. GRAHAM: Très bien! très bien!

M. MacLAREN:

Nous voulons une réciprocité commerciale.

L'hon. M. GRAHAM: Très bien! très bien!

M. MacLAREN: Maintenant, monsieur le président, serai-je trop audacieux si je dis que le ministre des Chemins de fer était distrait...

L'hon. M. GRAHAM: Pas du tout.

M. MacLAREN:... lorsqu'il a fait cette observation à la conférence impériale.

L'hon. M. GRAHAM: Non pas. Maintenant si mon honorable ami veut bien me laisser donner l'explication que je me proposais tout à l'heure.

M. MacLAREN: Certainement, bien que j'eusse aimé à ajouter quelque chose de plus.

L'hon. M. GRAHAM: Je parlais au directeur général des postes d'Angleterre qui a signé un contrat accordant toutes les affaires au Pacifique-Canadien et rien au National-Canadien. En présence de cette attitude, en ma qualité de ministre des Chemins de fer du Canada, je déclarai que nous consentirions à une convention commerciale réciproque avec le gouvernement anglais, mais que nous refuserions de lui céder les affaires de nos lignes télégraphiques à moins qu'il ne nous accordât la même faveur au sujet des lignes dont il a le contrôle.

M. MacLAREN: Je n'avais pas tout à fait terminé ma déclaration.

L'hon. M. GRAHAM: J'en suis peiné et je vous fais mes excuses.

M. MacLAREN: Le ministre me permettra-t-il de lui dire que s'il avait été plus au courant de la situation il aurait mieux réussi. Que nous apprend le ministre? Il déclare que nous consentons à un échange commercial avec le câble britannique.

L'hon. M. GRAHAM: Très bien.

M. MacLAREN: Mais le moyen d'y arriver? La chose est absolument impossible. Ainsi que je l'ai fait remarquer à la Chambre, les lignes télégraphiques du National-Canadien se terminent à Moncton, à 198 milles du câble impérial à Halifax. Je prie le ministre d'expliquer,—puisqu'il assure le ministère des Postes d'Angleterre qu'il est disposé à encourager les échanges,—comment il s'y prendrait, puisque une distance de 198 milles sépare le câble impérial à Halifax des lignes télégraphiques du National-Canadien qui se terminent à Moncton.

L'hon. M. GRAHAM: Nous envoyons des télégrammes à Halifax.

M. MacLAREN: Non pas pour la ligne du National-Canadien.

L'hon. M. GRAHAM: Tout de même nous envoyons des télégrammes à Halifax. Nous pourrions continuer à faire comme nous faisons actuellement.

M. MacLAREN: L'explication du ministre ne me paraît pas satisfaisante. Le ministre dit que si le câble impérial est alimenté par nos lignes télégraphiques nous devrions recevoir quelque avantage en retour. Mais comment? Si le gouvernement impérial dépêche un télégramme à Ottawa par le câble impérial le message arrive à Halifax, puis il est transmis à Ottawa par une autre ligne que celle du National-Canadien puisque la compagnie du télégraphe National-Canadien n'a pas de communication avec Halifax. Voilà qui me paraît clair.

L'hon. M. GRAHAM: Et la communication que je viens de signaler?

M. MacLAREN: Par contre, si les chemins de fer nationaux veulent envoyer un télégramme ils ne peuvent que l'envoyer jusqu'à Moncton par les lignes télégraphiques du National-Canadien; de là à Halifax il doit être transmis par une autre compagnie de télégraphe.

L'hon. M. GRAHAM: C'est ce qui arrive fréquemment.

M. MacLAREN: Sauf tout le respect que je dois au ministre,—et je ne crois pas que mes propos soient injustes à son égard,—il me semble qu'il n'était pas bien fixé sur la situation en ce qui concerne les lignes télégraphiques et les câbles du littoral de l'Atlantique.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis prêt à conclure un arrangement réciproque.

M. MacLAREN: Cette critique a un peu excité le ministre apparemment.

L'hon. M. GRAHAM: Pas le moins du monde.

M. MacLAREN: Je reconnais la compétence exceptionnelle du ministre; à la vérité nous le considérons comme un homme extraordinaire à ce point de vue-là; mais sur cette question il semble presque qu'il dormait...

L'hon. E. M. MACDONALD: Homère sommeille parfois.

M. MacLAREN: Je n'ai pas dit qu'il sommeille, mais plutôt qu'il dormait à son poste. L'expression me paraît très propre en la circonstance.

L'hon. M. GRAHAM: Pas du tout.

M. MacLAREN: Le télégraphe du National-Canadien ne peut pas conclure un arrangement de service mutuel avec le câble impérial parce que les deux ne sont pas liés; la ligne télégraphique du National-Canadien se termine à 198 milles du câble anglais, il faut combler cette solution. Quoi qu'il en soit le ministre semble disposé à reconnaître les circonstances actuelles, même s'il ne comprenait pas la situation d'alors à Londres. Je fais remarquer au ministre et aux honorables collègues que la situation actuelle en ce qui concerne le télégraphe et le câble n'est pas satisfaisante, ni du point de vue de la métropole ni du point de vue canadien. Il semble rien moins que juste que notre pays soit financièrement intéressé à un câble britannique; voilà une suggestion que j'offre. L'autre c'est que le Gouvernement devrait, si la chose est possible, relier Moncton à Halifax par une ligne de télégraphe sous le régime direct des chemins de fer nationaux. Tout le monde sait, je crois,—et cela justifie ce que j'ai dit touchant l'attitude adoptée à Londres par le ministre des Chemins de fer,—qu'on est en train de négocier avec la compagnie Western Union l'acquisition, ou l'utilisation consentie, d'une ligne pareille jusqu'à Halifax. J'espère que ces pourparlers auront bonne issue. J'espère que le Gouvernement ne sera content que lorsqu'il aura établi la communication de cette manière ou de quelque autre. Mais tout cela confirme encore plus ce que j'ai dit touchant la confusion qui a caractérisé la discussion de cette question à Londres. Là-dessus

je ne dis plus rien, sauf ceci: J'espère que dans notre propre intérêt et dans celui de l'empire britannique la ligne télégraphique du National-Canadien sera prolongée jusqu'au littoral atlantique et que nous réussirons à acquérir un intérêt pécuniaire dans au moins un câble.

Je crois, en effet, que non seulement ce serait un acte patriotique, mais que ce serait aussi dans l'intérêt du commerce et de la prospérité générale.

Je n'aurai que quelques mots à ajouter sur le chemin de fer national proprement dit. Je ne peux pas partager les éloges qu'on en a faits; je les désapprouve absolument. Et pourquoi? Je ne dis pas cela parce que je suis opposé à la nationalisation. Au contraire, je serais plutôt porté à la favoriser et ce n'est donc pas pour cela que je critique le conseil d'administration du chemin de fer national. En le critiquant, je me base sur son travail et non sur le principe de la nationalisation. J'estime que les administrateurs n'ont pas su s'acquitter de la tâche qui leur avait été confiée, premièrement parce qu'ils ont fait du gaspillage et des dépenses inutiles. Demandez à la généralité des gens, à trois ou quatre exceptions près, tous seront d'accord pour dire que ce conseil d'administration dépense, surtout en ce moment, beaucoup plus que ce qui est nécessaire et à propos. Voilà une des critiques que j'ai à faire. Je n'approuve pas les compliments et les témoignages d'approbation qu'on lui adresse. C'est dangereux. On devrait faire bien comprendre au président du conseil qu'il ne tient pas compte des intérêts et des ressources des contribuables.

Il y a autre chose que je tiens à signaler. Le chemin de fer national continue d'employer Portland, Maine, et New-London comme ports et d'expédier par là au détriment des chemins de fer et des ports canadiens. C'est une mauvaise politique pour le pays. Ce n'est pas avantageux. Cela permet au président et aux administrateurs de présenter un état financier un peu meilleur, mais le pays n'en bénéficie pas. L'argent ne se dépense pas au Canada, mais à Portland et à New-London. D'après moi, c'est une mauvaise affaire pour le pays. En outre, c'est contraire à l'engagement solennel et aux lois du Parlement, et si le conseil d'administration continue à violer ces lois, le Gouvernement devra intervenir. Je puis assurer au ministre—je sais qu'il s'intéresse vivement à la question—que dans la plus grande partie du pays, surtout dans les Provinces maritimes, les gens ne seront ni contents, ni satisfaits, tant que nos chemins de fer agiront au détriment de nos ports.

M. EVANS: Je voudrais traiter un instant cette question surtout du point de vue de l'agriculteur. Je comprends que le problème des chemins de fer est un problème national de la plus haute importance. Mais avant d'entreprendre de diminuer le fardeau des impôts à cet égard, nous devrions discuter la question à fond, afin de ne pas commettre une autre erreur qui nous ferait retomber dans la même mauvaise situation où nous étions auparavant. Nous possédons deux excellents réseaux de chemin de fer; aussi bons, je crois, qu'on puisse trouver dans le monde. Ils traversent une contrée qui n'a pas son égale en fait de productivité. Je ne suis pas de ceux qui décrient le Canada. J'ai foi en mon pays et j'ai confiance que nous serons capables de résoudre tous les problèmes auxquels nous avons à faire face, mais pas dans les conditions actuelles. La seule restriction du point de vue agricole, d'un bout à l'autre du pays, à l'heure actuelle, c'est la cherté du transport des produits de la ferme au marché. Je ne parle pas des frais de production et des salaires élevés qu'il faut payer pour faire contrepoids à la cherté de la vie. En ce moment, on ne doit avoir qu'un seul objectif; abaisser les prix pour le transport des gros produits comme le blé, le bétail, etc., aux marchés étrangers, car ce seront longtemps encore nos principaux articles d'exportation. La prospérité du pays dépendra de la facilité avec laquelle on pourra transporter ces produits encombrants aux marchés étrangers.

Je suis en faveur de la fusion et je partage entièrement les opinions exprimées par l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) et plusieurs autres de nos collègues. Les chemins de fer constituent un service d'utilité publique; ils doivent appartenir au public et être exploités dans son intérêt. On ne peut pas raisonnablement s'attendre à ce qu'une société privée exploite un service d'utilité publique dans l'intérêt général. Je suis partisan de la nationalisation et je suis convaincu que le moment est venu, à cause de l'organisation et de la concentration du capital, où, les services d'utilité publique doivent appartenir à l'Etat et être exploités par lui. Voilà ce qu'il faut faire pour assurer à tous la même mesure de liberté et de justice au point de vue économique. Je suis d'avis que tous les chemins de fer et les compagnies qui en dépendent, comme les messageries et les télégraphes devraient être accaparés par le Gouvernement et exploités au profit du peuple. Au Canada, l'exploitation par des particuliers de ces services d'utilité publique a lamentablement échoué, du moins au point de vue du peuple. Quand il était entre les mains de particuliers, le réseau National-Canadien coûtait tout aussi cher qu'aujourd'hui aux travailleurs du pays. Le fusionnement, même sous la direction de particuliers, serait encore pire. Le prix con-

sidérable payé pour le National-Canadien, prix qui atteint peut-être un milliard est à peine plus que le pays a payé pour le Pacifique-Canadien, si nous tenons compte de tout. Les terres, les octrois en espèces et les lignes terminées dont on a fait cadeau à cette vaste corporation, en même temps que les exemptions d'impôt, représentent à peine moins que le prix payé pour le National-Canadien aujourd'hui. Mais on peut encore remédier à cette situation, même s'il nous faut payer pleine valeur pour placer le Pacifique-Canadien sous la direction du Gouvernement. Actuellement, la situation des chemins de fer est menaçante, le Gouvernement n'en pouvant diriger qu'une partie et l'autre étant entre les mains de particuliers. Je crois que la nationalisation est chose raisonnable pour un peuple intelligent. La situation actuelle est menaçante pour le Gouvernement comme pour le service. Nous avons vu la Chambre et le Sénat ne pouvoir tomber d'accord sur cette question des embranchements et le réseau national a déjà été mis dans une position d'infériorité, comme il continuera d'être à jamais, si les chemins de fer demeurent comme maintenant moitié propriété du Gouvernement et moitié propriété de particuliers. En disant cela, j'entends que les droits du peuple ont été en réalités sacrifiés par ses propres représentants et cela pour servir des corporations particulières. Je pourrais citer des exemples, à cause du délai à faire adopter la loi des embranchements. Cette corporation particulière, le Pacifique-Canadien, s'est pour ainsi dire agrandie aux dépens du National-Canadien. La bonne administration publique et l'excellence du service sont en danger si nous n'envisageons pas cette question courageusement. L'état de choses actuel des chemins de fer du pays ne sera jamais satisfaisant, car la méfiance existe chez le peuple et l'intrigue dans les cercles du Gouvernement, ce qui est le résultat naturel du double système dont nous jouissons. Comme les choses existent, la situation est une cause de mécontentement pour le peuple sous tous les rapports, tant au point de vue du service qu'à celui de l'intrigue et de la corruption dans notre vie publique. C'est surtout grâce à l'influence des compagnies de chemins de fer que la réciprocité a été repoussée en 1911, ce qui indique quelle emprise elles possèdent sur la volonté populaire du pays.

En examinant la question sous un autre aspect; le réseau du Gouvernement deviendra subsidiaire du réseau appartenant à des particuliers, comme ceux-ci le désireraient afin d'aider leurs projets de profits et d'agrandissement par l'intrigue; ou le réseau particulier se trouvera réduit peut-être à un état de pauvreté comparable à celui du Grand-Tronc, alors que nous devrons l'absorber tout entier. Actuellement, le problème le plus pressant pour les chemins de fer nationaux c'est de les rendre rémunérateurs. Le ministre des Chemins de fer (M. Graham) a signalé l'immigration comme une chose vers laquelle nous pouvons nous tourner pour obtenir un soulagement immédiat. Il me semble qu'il n'existe aucune industrie fondamentale qui puisse apporter un soulagement à notre détresse financière, sauf l'agriculture. Exception faite des pêcheries dont les produits bruts ne jouissent d'aucune protection, l'agriculture est la seule industrie qui se suffise à elle-même et elle le fait sans aucun privilège accordé par les lois. Si l'on en croit les propriétaires des industries qui profitent du tarif, tous leurs produits finis ont moins de valeur que la main-d'œuvre et la matière première qui a servi à les fabriquer. Si l'agriculture était aujourd'hui débarrassée de ce fardeau, elle pourrait doubler sa production en deux ou trois ans; elle pourrait doubler la quantité de ses produits exportables et, vers 1928, nos chemins de fer auraient fort à faire avec leurs moyens actuels pour transporter notre blé et nos bestiaux, notre beurre, notre fromage et nos viandes ainsi que nos autres produits à tous les marchés de l'univers. Au cours des dernières années, les tarifs élevés des chemins de fer ont sérieusement diminué nos exportations. Ces tarifs élevés dépendent en partie des salaires élevés; ceux-ci proviennent de la cherté de la vie, et le prix élevé de la vie découle de la protection, ou du privilège légalisé de fixer les prix. Le coût élevé de la production agricole a sérieusement ralenti le progrès dans toutes les parties du pays et il est déraisonnable de s'attendre à beaucoup d'amélioration dans la situation des chemins de fer tant que l'agriculture ne sera pas débarrassée du fardeau des taxes antagonistes du commerce servant de politique fiscale.

Au cours des vacances de Pâques j'ai visité les endroits que j'habitais jadis près d'Owen-Sound et il m'a semblé que le progrès agricole avait été suspendu depuis plusieurs années. J'ai constaté que les tas de pierres qui avaient été jetées à la hâte dans le milieu des champs lors de leur défrichement se trouvaient encore à la même place et qu'on n'avait pas accompli d'améliorations. De fait, les cultivateurs n'ont pas fait de progrès sur leurs terres depuis plusieurs années et le nombre de maisons de fermes et de homesteads abandonnés après avoir été occupés par des colons qui espéraient s'y établir et fonder un foyer est décourageant. La situation actuelle rend l'immigra-

tion inutile et même dangereuse à cause des échecs inévitables qui grossiront le courant vers les villes. Que l'on ne se méprenne pas sur mes paroles, j'ai foi dans l'immigration. Mais pour que l'immigration soit un succès il faut d'abord commencer par créer un état de choses susceptible de permettre aux immigrants de vivre sur leurs terres. Le ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Graham) a dit dans son discours hier, page 3029 des *Débats*, (édition anglaise non revisée), que si les nouveaux arrivants et ceux qui sont déjà établis au Canada se montrent à peu près de la force de nos pères et de nos aïeux le travail reprendra et le chômage diminuera au pays. Voyons ce qui en est. Nos pères et nos aïeux qui ont colonisé l'Ontario vinrent ici pour y fonder un foyer, et ils dépensèrent tout ce qu'ils avaient à la peine. Ils ont enduré bien des souffrances, comptant sur un avenir meilleur. Mais à mesure que les années se passaient et que les terres se défrichaient, les cultivateurs découvraient que dans l'intervalle le Gouvernement s'entendait avec une autre classe de colons qui fondaient des villes et se faisait, au moyen d'intrigues politiques et de manèges secrets, attribuer le droit de taxer lourdement le colon agricole. Ce fardeau s'est alourdi de plus en plus avec les années, jusqu'à devenir intolérable, de sorte qu'au lieu d'un accroissement de la population agricole ce sont les ouvriers qui augmentent dans les villes, et hors de toute proportion avec le reste de la population. Nos chemins de fer ont été les premiers à se ressentir de cet état de choses. La principale raison de leur insuffisance de revenus se trouve dans le manque de production. Il y a quelques jours à peine, je recevais de la Ministerial Association de la bonne cité de Toronto une lettre circulaire dénonçant l'immigration et le chômage qui en découle. Ce problème prend déjà des proportions dans nos cités. Et voilà la situation, actuellement: des terres sans cultivateurs et notre domaine inexploité.

Le ministre des chemins de fer a dit—ce qu'il n'aurait pas dû dire je crois,—que nos jeunes gens n'ont pas le courage de nos pères et de nos aïeux. Je crois qu'il a commis une erreur en parlant ainsi de la jeunesse du Canada. Je crois que l'empressement de notre jeunesse à prendre sa part du fardeau de la guerre, il y a quelques années, montre que le ministre s'est trompé. Je suis convaincu que dans des conditions tant soit peu avantageuses la jeunesse du Canada résoudra le problème financier du Dominion. Je le répète, j'ai foi dans l'immigration aussi, mais ce n'est pas par là qu'il faut commencer. Il me semble que les paroles du ministre des chemins de fer s'appliqueraient mieux aux exploiteurs de guerre, aux industriels gavés de protection et aux métallurgistes bouffis de primes.

Une note optimiste transparaît cependant à travers tout l'exposé ferroviaire et je crois que depuis trois ans la réputation du National-Canadien est devenue un sujet d'orgueil pour les Canadiens qui sont convaincus maintenant de l'efficacité du réseau de l'Etat. Le succès de Sir Henry Thornton sur ce point est certainement incontestable. Mais il est certain que notre population agricole aura besoin d'autres lignes pour transporter le surplus de ses produits, si l'on veut traiter l'agriculture aussi bien que les autres industries. Je crois que les déficits de nos chemins de fer proviennent du manque de production agricole, et que le Gouvernement ne saurait mieux faire que de remédier à cet état de choses et de travailler à remettre sur un bon pied la seule industrie capable de se suffire à elle-même,—l'agriculture.

M. CARRUTHERS: Monsieur le président. Je tiens en premier lieu à dire à la Chambre que je ne suis pas lié à la théorie de l'étatisation, nonobstant Sir Adam Beck l'hydro-électrique et le reste, mais je dois avouer qu'en ce qui regarde nos chemins de fer, il ne s'agit pas d'une théorie mais de faits. Depuis la fusion du Nord-Canadien et du Grand-Tronc j'ai soutenu qu'il n'est pas pratique d'entretenir la rivalité entre deux grands réseaux en ce pays, si nous voulons être justes à l'égard de l'entreprise administrée par une compagnie privée. Ce n'est pas d'aujourd'hui que j'entretiens cette opinion, car durant la dernière session je me suis exprimé sur ce point dans les termes suivants:

> Examinons un instant l'état de nos chemins de fer. A mes yeux, il est anormal et il ne saurait durer. Les deux grands réseaux embrassent environ 38,000 milles de voie ferrée, en plus ils représentent une mise de fonds de plus de deux milliards de dollars; ils traversent de grandes étendues de territoire inculte où il n'y a pas de trafic de gare en gare. Même en faisant la part de l'évolution naturelle, la clientèle ne rapportera pas assez d'ici à vingt ans pour le paiement de l'intérêt sur cette énorme mise de fonds. Pourtant, sir Henry Thornton compte, dit-il, faire face avant cinq ans à tous les frais généraux du réseau de l'Etat, et je crois qu'il le pourra. Dans ce cas, ce sera l'entreprise du Pacifique-Canadien qui en souffrira. Que les gens ne se fassent pas illusion. Il s'agit ici d'une question de rivalité commerciale, et vu que nos hommes d'affaires comprennent de plus en plus que tout l'argent qui entre dans les coffres publics afin de combler le déficit de notre réseau de voies ferrées est ajouté à leurs factures lorsqu'ils expédient de la marchandise par le Pacifique-Canadien, il ne saurait y avoir qu'un résultat.

Et plus loin, je disais:

> Il saute aux yeux que la population canadienne ne lui permettra jamais d'englober les voies ferrées nationales de manière à créer un colossal monopole qui étoufferait la conscience des hommes politiques du Canada. Aussi, l'Etat n'a-t-il pas d'autre choix que d'acquérir le Pacifique-Canadien, ce qu'il aurait dû

faire depuis longtemps. Je n'ai rien à dire contre cette compagnie; elle a fait honneur au pays et je regretterais qu'un malheur lui arrivât. Néanmoins, d'après la tournure que prennent les événements, je n'entrevois pour elle que la ruine un jour ou l'autre. Contrairement à ce que pensent bien des gens, la plupart des actionnaires ne sont pas des Canadiens habitant le pays; de fait, il n'y en a qu'un cinquième ici; 23 p. 100 se trouvent aux Etats-Unis, et les autres demeurent ailleurs, surtout en Grande-Bretagne.

Je le répète, nous ne voulons pas qu'un malheur arrive à cette grande entreprise; aussi, je crois fermement que le Gouvernement devrait s'en emparer et le relier aux chemins de fer nationaux. La fusion de ces deux réseaux permettrait de les exploiter avec plus d'économie, et elle assurerait au public l'avantage d'un tarif plus bas pour le transport de la marchandise.

Ce sont là, monsieur l'Orateur, mes vues de l'an dernier. Depuis, j'ai voyagé jusqu'à la côte du Pacifique; j'ai fait un voyage d'observation sur les voies du National-Canadien, pour revenir sur celles du Pacifique-Canadien, et ce voyage m'a convaincu que la situation de nos chemins de fer est impossible. Le Gouvernement ferait bien, je crois, d'étudier soigneusement la question. On réglerait du coup deux ou trois questions qui se posent en ce moment. L'une consiste dans la réglementation des frets maritimes au moyen du contrat Petersen. Si on nationalisait le Pacifique-Canadien immédiatement, sa flotte de 59 navires de haute mer et côtiers se trouverait à notre disposition et, avec les navires de notre marine marchande, nous serions en mesure de réglementer les frets maritimes. Une autre difficulté réside dans l'uniformisation des tarifs de transport sur les chemins de fer que l'on pourrait régler en même temps. Ainsi, nous pourrions épargner au pays de 50 à 100 millions par année—50 millions est le minimum et 100 millions le maximum mentionnés. Le peuple ne supportera pas bien longtemps deux grands réseaux de chemins de fer s'il se rend compte que le fusionnement épargnerait une somme aussi énorme chaque année.

Je veux que le ministre des Chemins de fer (M. Graham) comprenne que ma dernière remarque, que je donne en conclusion, n'est pas une plaisanterie. On est supposé dépenser cette année $200,000, je crois, sur le chemin de fer de la baie d'Hudson. On devrait, à mon sens, utiliser une partie de cette somme pour affréter un des navires de notre marine marchande et les envoyer dans les eaux septentrionales afin de nous assurer si cette route est praticable ou non. C'est là, je crois, le seul moyen pour cette Chambre et pour le pays de s'assurer de l'avantage commercial de cette route. Je suggérerais aussi qu'un ou deux membres de chacun des groupes de cete Chambre fassent le voyage à bord du navire et si jamais ils ont la chance de revenir, leur parole fera autorité quant à la possibilité du projet.

L'hon. M. GRAHAM: Qui fera le choix?

(Le crédit est adopté.)

MARINE ET PECHERIES

Service maritime et fluvial.—Entretien et réparation des steamers et des brise-glaces de l'Etat, $1,500,000.

M. JELLIFF: Combien a-t-on dépensé sur le crédit de l'an dernier?

L'hon. P. J. A. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries): $1,468,000. Ce crédit est consacré à l'entretien et à la réparation des vapeurs et des brise-glaces de l'Etat. C'est pour défrayer les dépenses des navires occupés comme brise-glaces dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent et au maintien des phares, bouées, balises et autres appareils qui servent à la navigation. Nous avons, en tout, vingt-sept navires occupés à ce service; dix-neuf sur l'Atlantique et le Saint-Laurent; quatre dans les eaux de l'intérieur et quatre sur la côte du Pacifique. On n'a apporté aucun changement dans ce service et le crédit est le même que celui de l'an dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment s'arrange-t-on avec ce célèbre brise-glaces, le *Mikula*?

L'hon. M. CARDIN: Le *Mikula* a rendu bien des services et a beaucoup aidé à chasser les glaces dans le bas du fleuve et on a pu, par suite, ouvrir la navigation beaucoup plus tôt, je crois. Ces brise-glaces contribuent beaucoup à empêcher les inondations sur les rives du Saint-Laurent. Cette année, nous avons reçu plusieurs demandes de la part de citoyens de ces districts nous priant d'envoyer ces brise-glaces aussitôt que possible afin de prévenir les inondations et les dommages qui en résulteraient le long de la rive.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on dépensé en réparations sur le *Mikula* l'an dernier?

L'hon. M. CARDIN: Le dernier exercice, $9,188.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien l'année précédente?

L'hon. M. CARDIN: Je ne possède malheureusement pas ce renseignement. On l'a donné l'an dernier lorsque les crédits ont été discutés en comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on dépensé pour réparations au navire depuis qu'on l'a acheté?

L'hon. M. CARDIN: Nous n'avons malheureusement pas ce renseignement, mais si

le très honorable député le désire, nous nous le procurerons et nous lui fournirons les détails.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'aimerais à savoir ce que les réparations ont coûté chaque année. Le navire me paraît avoir été en réparation durant tout ce temps, ne croyez-vous pas?

L'hon. M. CARDIN: Je ne le crois pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien de jours a-t-il été en service durant le dernier exercice?

L'hon. M. CARDIN: Le navire a été en commission depuis le premier novembre dernier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'entendez-vous par ces mots "en commission"?

L'hon. M. CARDIN: En service.

Le très hon. M. MEIGHEN: A-t-il brisé des glaces durant tout l'hiver?

L'hon. M. CARDIN: Oui, durant tout l'hiver, dans le bas du Saint-Laurent.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'a pas subi de réparation depuis novembre?

L'hon. M. CARDIN: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a disette surprenante de renseignements au sujet de ce crédit. Quelles réparations a-t-on fait subir à ce navire cette année avant novembre? La réponse que j'ai à cela, c'est qu'il est immobilisé par des réparations durant la plus grande partie du temps, surtout quand on en a besoin.

L'hon. M. CARDIN: Je crains que l'information ne soit pas absolument exacte. Je puis donner une liste des sommes payées aux ouvriers. Voici:

Machinistes	$ 198
Chaudronniers	1,310
Charpentiers	276
Menuisiers	197
Calfats	3,020
Peintres	658

Nous avons aussi payé $1,416 pour faire réparer les grilles des chaudières. Le total est $9,188.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a coûté le service de ce navire l'an dernier?

L'hon. M. CARDIN: $157,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: De ce seul navire?

L'hon. M. CARDIN: Oui. Je puis fournir les détails.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce qu'il en a coûté pour faire marcher ce seul brise-glaces durant une année?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est un joli chiffre.

L'hon. M. CARDIN: En effet, c'est un joli chiffre. Nous avons payé $40,000 en salaires; $15,000 pour la nourriture; $50,000 pour le charbon; $13,000 pour les fournitures du pont, des machines et du commissaire des vivres; $3,000 pour les uniformes des membres de l'équipage; $36,000 pour réparations à la coque et aux machines; soit en tout $157,000 pour faire marcher le navire durant toute l'année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment se fait-il que tous ces montants pour salaires, nourriture, réparations aux machines, etc., soient en chiffres ronds. Est-ce donné par contrat?

L'hon. M. CARDIN: Les chiffres que j'ai donnés ne sont pas les chiffres exacts, mais des chiffres ronds.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien avons-nous de brise-glaces?

L'hon. M. CARDIN: Trois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel est le coût des autres qui sont en service?

L'hon. M. CARDIN: Le *Lady Grey* coûte $88,100 par année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien pour les réparations?

L'hon. M. CARDIN: $18,000. On doit se rappeler que ces navires ont une rude tâche; il faut qu'ils soient construits spécialement pour ce travail et ils ont besoin de réparations plus que tout autre genre de navire naviguant sur le Saint-Laurent.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien les autres navires dépensent-ils?

L'hon. M. CARDIN: Le *Montcalm*, $152,000, dont $27,000 pour réparations. Ce navire est plus vieux que les autres.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces trois sont-ils les seuls que nous ayons?

L'hon. M. CARDIN: Nous n'avons que ces trois brise-glaces.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'addition de ces chiffres ne donne que de $400,000 à $500,000. A quoi dépense-t-on le reste de l'argent?

L'hon. M. CARDIN: Nous avons plusieurs autres navires qui nécessitent des déboursés. Nous avons en tout, ai-je dit auparavant, 27

vaisseaux, mais je crois que c'est 26. Un certain nombre sont en service sur l'Atlantique et le Saint-Laurent; quatre, dans les eaux intérieures et quatre, sur la côte du Pacifique. On emploie ces navires au transport des fournitures nécessaires aux phares, à l'entretien du service des bouées et autres services de protection de la navigation.

M. JELLIFF: En est-il qui naviguent dans le détroit d'Hudson?

L'hon. M. CARDIN: Pas encore.

M. LUCAS: Où naviguent les trois brise-glaces?

L'hon. M. CARDIN: Deux, dans le Saint-Laurent et l'on en garde un à Sydney, durant les mois d'hiver, pour briser la glace dans les ports maritimes et le golfe.

M. CARRUTHERS: Y en a-t-il sur le lac Supérieur?

L'hon. M. CARDIN: Non.

M. GOULD: Quelle méthode le département adopte-t-il pour surveiller les réparations faites à ces navires?

L'hon. M. CARDIN: Nous avons un personnel d'inspecteurs qui examinent, en détails, toutes les réparations faites à ces vaisseaux.

M. GOULD: Les salaires de ces hommes sont-ils compris dans le premier crédit?

L'hon. M. CARDIN: Pas ceux des inspecteurs. Ce travail est accordé par voie d'adjudication.

M. COOTE: Le ministère a-t-il acheté aucun nouveau navire cette année?

L'hon. M. CARDIN: Non.

M. KELLNER: Pourquoi brise-t-on la glace sur le Saint-Laurent? Est-ce pour ouvrir la navigation plus tôt ou pour prévenir les inondations?

L'hon. M. CARDIN: L'on a deux objets en vue. L'un est d'ouvrir la navigation plus tôt sur le Saint-Laurent et le plus important, à mon sens, est d'empêcher l'inondation des terres contiguës au fleuve. Autrefois la glace s'accumulait non loin du pont de Québec et, quand cela se produisait, le niveau du Saint-Laurent montait tellement que l'eau inondait les rives du fleuve et causait des dommages aux terres. Les inondations dues à cette cause ont causé des dommages considérables. L'expérience acquise par le département a justifié la coutume d'employer ces brise-glaces. Depuis que l'on a inauguré cette méthode, très peu de dommages se sont produits, alors que, autrefois, les inondations causaient beaucoup de dégâts.

[L'hon M. Cardin.]

M. KELLNER: De combien avancez-vous l'ouverture de la saison de navigation?

L'hon. M. CARDIN: Environ deux ou trois semaines.

M. ROSS (Kingston): Que font les navires pendant les mois de novembre et décembre?

L'hon. M. CARDIN: Ils assurent aux navires qui partent de Montréal ou de Québec un voyage sans danger jusqu'à la mer, nonobstant la présence de la glace dans le bas du Saint-Laurent et dans le golfe.

M. ROSS (Kingston): Quelle est la date de la fermeture de la saison de navigation à Montréal?

L'hon. M. CARDIN: Vers le 4 décembre.

M. POWER: Vu le coût énorme du combustible, le ministère a-t-il examiné l'opportunité de transformer certains de ces brise-glace en navires employant l'huile comme force motrice?

L'hon. M. CARDIN: On n'a pas considéré la question. Cela est dû, à mon avis, à ce que l'on est persuadé que l'huile est un combustible plus dispendieux que la houille.

M. ARTHURS: Ces navires sont-ils munis de postes de télégraphie sans fil?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. ARTHURS: Les navires du ministère qui naviguent sur les Grands lacs n'en ont pas. Il y a deux ans, je portai ce fait à la connaissance du ministre de cette époque. L'automne dernier l'un des navires appartenant au département fit naufrage dans la baie Georgienne après que tous les autres navires eussent cessé de naviguer. Ces navires restent en service, longtemps après que tous les autres vaisseaux ont été forcément retirés des lacs, pour enlever les bouées. Je fis remarquer au ministre qu'il était absolument nécessaire, soit qu'on remplaçât le *Grenville* qui naufragea dans les circonstances que j'ai dites, soit qu'on en réparât les avaries, de munir le navire d'un d'un poste de télégraphie sans fil.

L'hon. M. CARDIN: Cette question est actuellement à l'étude au département. Nous allons, probablement, munir d'appareils sans-fil tous les vaisseaux qui n'en ont pas. Il s'en trouve déjà qui en possèdent, et vraisemblablement on va en installer sur d'autres.

M. ARTHURS: Il y a deux ans que cette promesse a été faite par le ministre. J'avais alors insisté à lui montrer la nécessité qu'il y avait de munir de sans-fil chacun de ces bateaux, vu le travail dangereux qu'ils ont à accomplir tant avant qu'après la saison de navigation.

L'hon. M. CARDIN: Je puis donner l'assurance à mon honorable ami que cela va se faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand?

L'hon. M. CARDIN: Cette année même.

M. GOULD: D'après le ministre une somme de $1,500,000 avait été votée et dépensée l'année dernière.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a dit $1,468,000.

L'hon. M. CARDIN: C'était en 1923-1924.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et pour l'année dernière?

L'hon. M. CARDIN: Je n'ai pas malheureusement les chiffres jusqu'à la fin de l'exercice, mais au premier mars on avait dépensé $1,215,268.

M. GOULD: Par le montant de votre crédit pour cette année vous prévoyez que la dépense sera à peu près la même?

L'hon. M. CARDIN: A peu près la même. Depuis longtemps ce fut à peu près la même somme chaque année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien a-t-on dépensé pour réparer le *Mikula* en 1923-1924?

L'hon. M. CARDIN: Ce montant représentait le coût des réparations à tous les navires. Quant au *Mikula* je n'ai pas les chiffres, mais je crois pouvoir les lui procurer, un peu plus tard, ce soir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je voudrais avoir les renseignements à partir de l'acquisition du *Mikula*.

M. McMASTER: Monsieur le président, je dois féliciter le ministre pour sa manière d'agir. Il parle si gentiment que les conservateurs ne parlent pas assez fort pour être entendus, et même le progressiste le plus agressif parle d'une manière si polie que c'est presque impossible de l'entendre dans cette partie de la Chambre. Je demande très respectueusement, tout en félicitant le ministre pour sa maîtrise de la Chambre, que tout le monde parle plus fort afin que les membres dévoués qui sont placés dans la partie la plus éloignée de la Chambre puissent écouter, puissent entendre et puissent suivre intelligemment la discussion.

Quelques DEPUTES: Très bien!

M. JACOBS: L'honorable député voudrait-il répéter en français.

L'hon. M. CARDIN: Monsieur le président, je ne sais pas si je comprends bien la langue française, mais je n'ai aucune difficulté à comprendre l'honorable député de Brome (M. McMaster).

L'hon. M. STEVENS: Je crois qu'il est à propos, sous cette rubrique, de demander au ministre s'il a été renseigné sur le désastre maritime dont les journaux ont fait le récit et qui a coûté la vie à neuf personnes. Si je comprends, il ne se trouvait pas d'appareils de sauvetage suffisant à bord, quoiqu'il y ait eu dans le voisinage un équipement hors d'usage. Je voudrais savoir du ministre s'il s'est enquis à sa satisfaction pour savoir ce qui en est du désastre et pour savoir si, oui ou non, on s'est porté au secours des gens en détresse. Il est malheureux que nous ayons à revenir sur un accident de ce genre, mais il s'est produit et rien ne devrait être épargné pour en empêcher la répétition. Au surplus, le Parlement aurait dû prendre note de ce malheur, alors que neuf vies, si je ne me trompe, ont été perdues dans des circonstances aussi tragiques. Je ne doute pas du bon service de ce département, pas plus que je ne doute que le ministre ne s'empressera de se renseigner, mais il me semble qu'on devrait faire une déclaration au Parlement à ce sujet.

L'hon. M. CARDIN: Les remarques de l'honorable député auraient été plus à propos lors de l'étude d'un autre article, parce qu'il y a précisément un crédit prévu pour le service de sauvetage. Toutefois je ne m'oppose pas à déclarer, dès maintenant, que nous sommes à faire une enquête sur tous les détails de l'accident auquel mon honorable ami fait allusion. Il nous manque encore des renseignements, je ne me trouve donc pas en état de faire une déclaration. Aussitôt que je les aurai je serai heureux de renseigner la Chambre sur la situation.

L'hon. M. STEVENS: Je vous en sais gré et je propose de réserver ce crédit, n° 216, "service de sauvetage", tant que nous n'aurons pas les renseignements. Le ministre aura-t-il l'obligeance de s'enquérir en particulier de l'embarcation ou prétendue embarcation de sauvetage? Je crois savoir que c'était une chaloupe à rames et non un canot à essence, et l'équipage comprenait environ neuf hommes. Je puis parfaitement me tromper mais, à mon sens, une enquête très sérieuse s'impose sur ce point, et quand le crédit sera présenté et que nous pourrons discuter convenablement l'incident, le ministre aura le renseignement à sa disposition.

L'hon. M. CARDIN: Je veux bien réserver ce crédit.

M. COOTE: Durant combien de mois ces brise-glace sont-ils en service?

L'hon. M. CARDIN: Ils l'ont été depuis novembre dernier jusqu'à l'ouverture de la navigation.

M. COOTE: La raison pour laquelle je le demande, c'est que j'ai cru comprendre qu'au dire du ministre le compte du combustible, pour l'un des navires, se monte à $50,000. Voudra-t-il fournir des explications touchant ce crédit? car je suppose que le bateau est en service quelques mois seulement, et le compte du combustible me paraît excessif.

L'hon. M. CARDIN: Le *Lady Grey* et le *Montcalm* sont en service à cœur d'année.

M. COOTE: Ce compte de $50,000 est pour le *Mikula*.

L'hon. M. CARDIN: Oui, mais c'est un très puissant bateau et il faut beaucoup d'argent pour le ravitailler en charbon. Quand il ne sert plus comme brise-glaces, nous le maintenons quand même sous vapeur. En navigation, il aide à porter secours quand il se produit des naufrages ou autres cas d'urgence.

M. COOTE: Le ministre voudra-t-il nous apprendre d'où vient le charbon et quel est le prix par tonne?

L'hon. M. CARDIN: Nous l'achetons dans la ville de Québec à $6.90 la tonne.

M. COOTE: Est-ce de la houille de la Nouvelle-Ecosse?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Examen des capitaines et seconds, $20,000.

(Le crédit est adopté.)

Enquête sur les naufrages, $6,000.

L'hon. M. BAXTER: Le ministre peut-il m'apprendre si la commission qui se réunit de temps à autre et s'enquiert des accidents possède autorité touchant le certificat de capitaine décerné par le Board of Trade d'Angleterre? Je connais un cas où cette commission a proclamé la suspension d'un tel certificat, mais, à mes yeux, elle n'avait guère compétence pour décréter une destitution de ce genre. Je n'ai pas scruté l'affaire et j'aimerais à connaître là-dessus l'opinion du département.

L'hon. M. CARDIN: Nous avons de tout temps exercé ces pouvoirs et nous avons toujours eu l'impression que nous avions ce droit, quant aux navires naviguant dans les eaux canadiennes.

L'hon. M. BAXTER: Le cas dont je parle m'est familier et à mon sens, il est bien triste. L'accident se produisit juste en dehors du port de Saint-Jean. Je puis dire que le navire, dont le capitaine fut suspendu, fut déclaré responsable des dégâts en Cour d'amirauté; en loi, la faute fut donc imputée au navire. C'était un vaisseau de l'Amérique du Sud, propriété du gouvernement péruvien ou naviguant en son nom, si je ne me trompe. Le capitaine était un Anglais et possédait un certificat du Board of Trade. Vu les circonstances, je ne tiens pas la sentence pour juste. Le tribunal la crut telle. Mais je doute du droit juridique d'un tribunal canadien à s'occuper d'un certificat décerné par le Board of Trade d'Angleterre. Il conviendrait, je présume, d'en informer le Board of Trade d'Angleterre et de lui demander d'agir. Pour prévenir des impairs possibles, dans l'avenir, le ministre voudrait-il consulter le ministère de la Justice et faire indiquer à la commission quels sont ses pouvoirs en de pareilles matières? Cela pourrait éviter quelques méprises, à mon sens, et peut-être quelque injustice.

L'hon. M. CARDIN: Cette question ne s'est jamais posée jusqu'ici, mais je suivrai volontiers la recommandation de l'honorable député.

(Le crédit est adopté.)

Ecoles de navigation, $7,000.

L'hon. M. BAXTER: Ces écoles sont maintenant au Canada. Le ministre voudra-t-il me dire quels sont les frais d'entretien de chacune?

L'hon. M. CARDIN: Nous avons sept écoles, une dans chacune des villes suivantes: Halifax, Yarmouth, Sydney-Nord, Saint-Jean, Québec, Collingwood, Vancouver et Kingston.

L'hon. M. BAXTER: Combien coûtent ces écoles?

L'hon. M. CARDIN: Voici les chiffres:

Halifax	$1,860
Yarmouth	1,500
North-Sydney	360
Kingston, subvention à l'école de navigation de l'université Queen	500

A Collingwood, le capitaine Coles est rétribué comme examinateur; il ne reçoit rien pour ses leçons. C'est la même chose à Vancouver. La matériel d'enseignement comprend la papeterie, des cartes marines, des livres, des instruments de l'art nautique, etc., pour une valeur de $620.

L'hon. M. BAXTER: Combien de certificats ont été accordés dans les écoles au cours de l'année dernière?

L'hon. M. CARDIN: A Halifax, 22; à Yarmouth, 3; à Saint-Jean, 30; à Québec, 5; à Kingston, 9; en tout 69 certificats. Le nombre des élèves a été de 166.

M. DUFF: J'ai un mot à dire en faveur du capitaine O'Hara, chargé de l'école d'Halifax. Il n'appartient pas à mon comté, mais j'ai des électeurs de mon comté qui fréquentent ses cours, pour se préparer aux examens. C'est un vieux marin qui donne complète satisfaction. Il est bon professeur et touche $155 par mois de traitement. Il a cessé de naviguer il y a quatre ou cinq ans. Durant la guerre, il a voulu rendre service à son pays en préparant des jeunes gens pour le service de mer. Depuis lors, il a cherché à faire augmenter son traitement. Je sais bien que le Gouvernement manque de fonds. Toutefois, j'estime que le capitaine O'Hara, qui pourrait se faire aisément deux à trois cents piastres par mois comme navigateur, mérite plus que $155 comme professeur au service du Gouvernement. Je recommande son cas à l'examen du ministre.

(Le crédit est adopté.)

Pour aide temporaire aux marins dans le besoin, $5,000.

M. JELLIFF: Quelle somme a été appliquée l'année dernière en secours aux marins. et combien ont été assistés?

L'hon. M. CARDIN: $336.

M. JELLIFF: Sur le crédit de $5,000 qui vous a été ouvert l'an passé. Qu'est devenu le reste?

L'hon. M. CARDIN: Il a fait retour au Trésor.

M. JELLIFF: Avez-vous besoin du même crédit, cette année?

L'hon. M. CARDIN: On ne peut jamais savoir combien on aura de marins à secourir.

M. JELLIFF: Combien en avez-vous assistés?

L'hon. M. CARDIN: Je n'ai pas ce renseignement.

M. GOULD: Ce crédit est-il destiné à secourir les membres des équipages de l'Etat seulement?

L'hon. M. CARDIN: A tous les matelots.

M. GOULD: Sous quelle forme l'administration a-t-elle distribué des secours et quels sont ceux qui en ont bénéficié?

L'hon. M. CARDIN: Nous procurons aux marins canadiens qui sont dans la misère à l'étranger les moyens de rentrer au pays.

M. SPENCER: Secourez-vous les marins étrangers qui sont au Canada?

L'hon. M. CARDIN: Non. Chaque pays voit aux siens.

L'hon. M. BAXTER: Je pense que la loi sur la marine marchande autorise le ministre à se faire rembourser, quand c'est possible, par les propriétaires de navires. Quelquefois le bâtiment périt et l'on ne peut atteindre le propriétaire; les matelots seraient bien à plaindre si le ministre n'avait pas de fonds à sa disposition pour aller à leur secours.

M. SUTHERLAND: Je relève dans la rapport de l'auditeur général une dépense de $2,302 pour impressions. D'où vient la nécessité de faire tant de frais d'impression à propos de ce crédit?

L'hon. M. CARDIN: Je n'ai pas connaissance de frais d'impression dans l'application de ce crédit. Il doit y avoir une erreur.

M. SUTHERLAND: L'état approuvé par l'auditeur général relatif à l'assistance des marins dans le besoin contient une inscription de $2,988.35, dont $2,302.51 pour frais d'impression et de papeterie.

L'hon. M. CARDIN: Cette somme représente le prix des livrets d'engagement distribués aux marins. C'est une inscription qui probablement devrait figurer dans un autre crédit. Voilà l'explication que je peux donner de l'état publié dans le rapport de l'auditeur général.

M. SUTHERLAND: Est-ce une dépense qui se renouvelle chaque année?

L'hon. M. CARDIN: Ces livrets servent plusieurs années de suite.

L'hon. M. BAXTER: Dois-je comprendre que plusieurs milliers de dollars sont déboursés pour l'impression de formules concernant l'assistance aux marins dans le besoin?

L'hon. M. CARDIN: Pas du tout.

L'hon. M. BAXTER: Quelles sont les formules imprimées au compte de ce crédit?

M. DUFF: Monsieur le président, les livres auxquels le ministre a fait allusion sont fournis aux marins par les capitaines de navires et, à la fin de chaque voyage, le capitaine fait une inscription dans ces livres pour établir que le marin a reçu son congé en bonne et due forme. Ces livres, je le suppose, sont en usage par tout le Canada. Il peut se faire que les frais d'impression atteignent ce chiffre, si le département s'est approvisionné pour plusieurs années. Ces livres constituent une protection très nécessaire pour nos marins.

L'hon. M. BAXTER: Personne ne conteste, monsieur le président, la nécessité de ces livres sur laquelle l'honorable député de Lunenburg insiste tant. Cependant, ces livres n'ont aucun rapport avec l'assistance provisoire des marins dans le besoin.

M. DUFF: Du tout; ces frais ne devraient pas être inscrits sous ce chapitre.

L'hon. M. BAXTER: A la page O-26 du rapport de l'auditeur général pour 1923-1924, sous le titre: "Assistance provisoire aux marins dans le besoin", je relève le crédit suivant:

Département des impressions et de la papeterie, Ottawa: impressions, $2,138.19; comptes divers au-dessous de $100, $164.32; total, $2,302.51.

Je comprendrais parfaitement que ces livres auraient pu coûter $164.32; cependant, je ne vois pas de raison au monde pour que l'on ait acquitté une somme de $2,138.19 pour des impressions concernant l'assistance provisoire accordée aux marins dans le besoin. Je n'y comprends plus rien. Il est tout à fait désirable, c'est incontestable, que les livres dont parle mon honorable ami soient fournis aux marins; cependant, ces frais devraient être inscrits sous un autre chapitre dans les comptes publics.

M. DUFF: Mon honorable ami a parfaitement raison. Le prix de ces livres n'a absolument rien à faire avec les sommes déboursées pour secourir temporairement les marins dans le besoin. Il est tout à fait évident que ces sommes sont comprises par erreur dans le crédit en question; ou ont été payées à même les fonds provenant de ce crédit.

L'hon. M. BAXTER: Je ne suppose pas qu'il se soit produit d'irrégularités de ce chef, mais d'autre part, je crois que l'affaire est assez grave, quoiqu'il s'agisse d'une faible somme d'une couple de milliers de dollars. Si une erreur de cette nature ne saute pas aux yeux des fonctionnaires du département de l'auditeur général dans la routine journalière, s'il faut qu'elle soit découverte par un simple député qui consulte le rapport de l'auditeur le soir, je suis d'avis que la nomination du nouvel auditeur général n'a pas eu pour effet de mettre les choses au point dans ce service.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries est relevé de toute responsabilité à mon avis, mais il n'en va pas de même en ce qui regarde le ministre intérimaire des Finances (M. Robb); en toute justice, nous avons le droit de lui demander de s'enquérir au département de l'auditeur général afin de savoir pour quelle raison un pareil état de choses subsiste. La somme en jeu est insignifiante en comparaison du total des dépenses publiques du Dominion; cependant, on est porté à soupçonner qu'une erreur semblable peut se produire lorsqu'il s'agit d'établir un surplus en ce qui regarde les autres services publics.

(Le crédit est adopté.)

[L'hon. M. Baxter.]

Enlèvement d'obstacles dans les eaux navigables, $5,000.

L'hon. M. BAXTER: De cette somme, quel montant a été déboursé pour les impressions?

L'hon. M. CARDIN: Nous avons déboursé l'année dernière, $2,607 pour l'enlèvement d'épaves.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ces épaves étaient-elles dans l'eau salée ou dans l'eau douce? S'en trouvait-il aux environs de Pointe-Pelée?

L'hon. M. CARDIN: Nous avons enlevé des obstacles à 11 endroits sur le littoral du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, à Charlottetown, sur le Richelieu, à Port-Credit et sur la côte occidentale de l'île Amherst, dans l'Ontario.

M. BOYS: Le ministre a-t-il le détail des sommes déboursées pour l'enlèvement d'un navire qui avait coulé au quai de Big-Bay, dans le lac Simcoe? J'ai soulevé la question ici, il y a une couple d'années, je crois. L'obstacle est toujours là, que je sache. Si aucune mesure n'ont encore été prise à cet effet, je prierais le ministre de prendre note de ma demande. Cette épave est devenue une menace pour la navigation et cela dure depuis une couple d'années. Je ne suis pas certain à qui appartient l'épave. On a demandé au propriétaire du navire de voir à faire disparaître l'épave, mais il a fait la sourde oreille. Pour moi, le devoir incombe au département de prendre des mesures pour enlever cet obstacle.

L'hon. M. CARDIN: Je me ferai un plaisir de prendre des renseignements et de me rendre au désir de mon honorable ami.

L'hon. M. BAXTER: Dans le Rapport de l'auditeur général, je relève une somme de $365.20 déboursée pour des annonces dans divers journaux, ce qui pourrait très bien passer sous ce crédit de l'enlèvement des obstacles. Cependant, il appert que le département des impressions et de la papeterie a touché de ce chef une somme de $238.29 ainsi qu'un autre montant de $167.86 pour papeterie. Les épaves à enlever des eaux navigables ne sont pas si nombreuses que cela et je ne savais pas qu'il fût nécessaire de remplir des formules, aussitôt qu'un naufrage se produit. Cependant, je relève un autre fait plus étrange encore. Voici une inscription qui est libellée comme suit:

Détails.—Installation de feux, $178.82. Entretien de feux, Nouveau-Brunswick, $100.42; à l'île du Prince-Edouard, $212.13.

Ces montants ne sont pas considérables, mais nous semblons avoir pris ce soir, une

habitude qui n'est pas recommandable, celle de comprendre dans un crédit particulier des dépenses qui ne s'y rapportent pas. Je ne prétends pas que ces paiements n'ont pas leur raison d'être, mais c'est à tort que la construction de phares et l'"entretien de phares" sont inclus dans les dépenses afférentes à l'enlèvement des obstacles dans les eaux navigables.

L'hon M. CARDIN: Ces feux sont placés sur les épaves immédiatement après le naufrage afin de protéger le navigation. Quant aux impressions, nous sommes obligés de fournir des formules au sujet des réclamations, et ainsi de suite, mais ces dépenses ne se présentent pas tous les ans.

L'hon. M. BAXTER: Je ne pense pas que le ministre soit lui-même satisfait de sa propre explication. Je comprends bien que, lorsque c'est praticable, il est nécesssaire d'indiquer la position d'épaves au moyen de feux, mais c'est tout différent de la construction de phares. Cela signifie simplement qu'un phare quelconque a été érigé ou qu'une lumière a été placée sur un quai, et parce que le crédit voulu n'est pas suffisant, la dépense est inscrite sous ce chapitre-ci. Au lieu de nous donner une explication dont il ne peut se contenter lui-même le ministre devrait reconnaître son erreur et donner des instructions à son département pour qu'à l'avenir les dépenses soient inscrites sous les chapitres requis.

M. DUFF: Si mon honorable ami est sérieux, il comprendra, puisqu'il représente une circonscription maritime, qu'il ne suffit pas de suspendre une lanterne sur une épave. Il faut employer quelqu'un pour avoir soin du feu, la nuit surtout.

L'hon M. BAXTER: Comment, malgré tous les efforts d'imagination, mon collègue peut-il assimiler cela à une construction de phare?

M. DUFF: Précisément, il faut construire quelque chose sur l'épave, peut-être d'une hauteur de 40 pieds afin que les marins puissent apercevoir la lumière et se garer de l'épave. L'allocation comprend sans doute la rémunération de l'homme qui construit ce feu et celle de son gardien tant que l'épave n'a pas disparu.

M. SUTHERLAND: Le ministre peut-il nous dire si l'on a dépensé quelque chose pour l'enlèvement des épaves à Belle Rivière, l'an dernier?

(Le crédit est adopté.)

Inspection des expéditions des bestiaux, $4,000.

L'hon. M. BAXTER: En 1922-1923, le crédit à cette fin était de $3,000; en 1923-1924, $3,500; en 1924-1925, $4,000, et cette année, il n'a pas changé. Il est bien compris que les expéditions de bestiaux sont beaucoup moins importantes, de sorte qu'il ne semble guère probable qu'il faille une inspection plus considérable. Le ministre veut-il nous donner quelques détails et nous dire si les impressions soit à l'Imprimerie nationale ou à l'extérieur comptent pour beaucoup dans ce crédit?

L'hon. M. CARDIN: Le département n'inspecte pas les animaux, mais l'aménagement sur les vaisseaux. En 1923-1924, le nombre des bestiaux exporté de Montréal s'est élevé à 29,963; en 1924-1925, 44,174; de Saint-Jean, en 1923-1924, 6,521, et en 1924-1925, 10,-953.

L'hon. M. BAXTER: Combien y a-t-il d'inspecteurs à cet endroit et que reçoivent-ils?

L'hon. M. CARDIN: A Montréal, deux: M. Delorme, $1,380; M. O'Grady, $1,380. A Saint-Jean, M. J. M. Martin, qui est un inspecteur de navires, a reçu une somme additionnelle de $300 pour son travail d'inspection. A Québec, le même travail a été exécuté par le gardien du port qui a touché l'an dernier $40 de droits.

(Le crédit est adopté.)

Continuer les subventions pour l'outillage de sauvetage.—Québec et Colombie-Anglaise, $35,000.

L'hon. M. BAXTER: Le ministre nous dira-t-il quels services ont été fournis l'an dernier en nous donnant les noms des vaisseaux qui ont eu besoin d'aide et les montants qui ont été payés?

L'hon. M. CARDIN: La compagnie de la Colombie-Anglaise reçoit $10,000 et celle de Québec, $25,000. Nous avons signé des contrats avec ces compagnies. La compagnie de Québec a aidé aux steamers suivants: Les steamers anglais *Cornishan* et *Caledonian,* le paquebot canadien *Saguenay,* le vaisseau de la marine marchande du gouvernement canadien *Canadian Ranger,* les steamers anglais *Linkmoor* et *Cairmona,* le paquebot canadien *Cape Diamond,* le steamer anglais *Clearpool,* le steamer grec *Kate* et le steamer anglais *Maresfield.* La Pacific Salvage Company limited, a assisté les navires dont les noms suivent: *Tatjona, Admiral Rodman, Admiral Peary, Rochelie, Lady Kindersley, Martha Hamsoth, Qualium, Arcata, Ravelli* et *Cascade.*

M. DUFF: C'est un excellent service en échange des sommes versées.

(Le crédit est adopté.)

Dépenses imprévues, $5,000.

M. SPENCER: Quel montant fut dépensé au cours du dernier exercice?

L'hon. M. CARDIN: Jusqu'au 1er mars dernier, $2,929.

L'hon. M. BAXTER: Et là-dessus combien pour l'impression?

L'hon. M. CARDIN: L'an dernier il en a coûté $3,725 pour imprimer le *Canadian Port and Harbour Directory*.

L'hon. M. BAXTER: Je crois qu'on citait le chiffre de $2,929 comme le total des dépenses. Je prie le ministre de faire une enquête sur l'emploi de ce crédit. Dans l'exercice précédent sur un crédit de $5,000 rien que $388.17 ont été déboursés pour des travaux d'impression. Cette année presque toutes les dépenses imprévues résultent de travaux d'impression. Maintenant quelqu'un peut-il raisonnablement prétendre que les frais d'impression soient une dépense imprévue? J'ai toujours cru qu'une dépense imprévue était une chose entièrement inopinée, une affaire d'urgence qui survenait par surprise et contre laquelle il était impossible de se prémunir.

M. ARCHAMBAULT: C'est la force majeure, cela.

L'hon. M. BAXTER: Je ne veux pas avoir cette impression de l'Imprimerie; je la croyais une réunion d'édifices bien solides, bien outillés et prêts à la besogne, et n'ayant rien d'une chose imprévue. Franchement nous devrions connaître un peu plus clairement de cette affaire. Je répète qu'il ne s'agit pas d'un détournement de fonds publics, mais il s'agit sûrement d'une conception erronée de l'objet d'un crédit. Le Parlement, le ministre surtout, sont là pour répondre que les fonds votés par le Parlement doivent être consacrés aux objets autorisés par la Chambre; et lorsqu'on qualifie les travaux d'impression ordinaires de "dépenses imprévues" on prête certainement un faux sens à ces mots. J'ai une très grande confiance dans le caractère personnel du ministre, sinon dans sa doctrine politique, et j'espère qu'il verra à mettre un terme à cet abus des comptes publics.

L'hon. M. CARDIN: Je reconnais qu'il y aurait beaucoup à dire à l'appui de l'attitude prise par l'honorable député; seulement nous ne faisons que suivre certaines coutumes établies au département depuis de longues années et nous ne sommes pas toujours à même d'effectuer les changements que nous voudrions.

L'hon. M. BAXTER: Mais nous avons un nouvel auditeur général qui pourrait commencer ces réformes.

L'hon. M. CARDIN: J'assure mon honorable ami que je ferai de mon mieux.

[L'hon. M. Cardin.]

(Le crédit est adopté.)

Relevés hydrographiques et entretien et réparations des steamers employés à ces relevés, $340,000.

M. BOYS: Combien a-t-on déboursé l'an dernier?

L'hon. M. CARDIN: Jusqu'au 1er mars, $238,685.34.

M. BOYS: Comment ces dépenses se répartissent-elles?

L'hon. M. CARDIN: Puisque le relevé ne va que jusqu'au 1er mars je ne pourrais pas donner par le menu le montant compris sous chaque rubrique. Le présent crédit intéresse les appointements, les fournitures, les réparations aux bateaux, et divers. Plusieurs navires sont affectés à ce service.

M. HANSON: Dans quelles eaux a-t-on fait ces études l'année dernière?

L'hon. M. CARDIN: Sur la côte de l'Atlantique, sur la côte du Pacifique et dans le fleuve Saint-Laurent.

M. HANSON: Voilà qui est plutôt général. Je ne croyais pas qu'on eût été jusqu'à l'océan Arctique, bien qu'on puisse y aller encore. Je voudrais savoir dans quelles nouvelles eaux on a fait des relevés l'an dernier. Faut-il faire ces études tous les ans, sans cesse? Assurément on a fait à l'heure qu'il est les relevés hydrographiques des littoraux de notre pays.

L'hon. M. CARDIN: Sur la côte du Pacifique ce service a été fait par le navire de la marine canadienne *Lilloet* et le bateau couvert *Somass;* le *Restless* de la marine d'Etat n'a pas été employé.

On a consacré la première partie de la saison au déblayage des First-Narrows, Vancouver; puis on a parfait les relevés des dix baies, anses et ports suivants: baie de San-Matéo, Port-Neville, havre de Barnard, baie de Tucker, anse Surf, chenal Laredo, passage Caamano, passage Meyers, anse Cumshewa et passage Porlier. En outre on a consigné des observations de la marée dans le passage Porlier, le passage Meyers et à Sandspit, et d'autres observations, pendant 29 jours, dans le passage Meyers pour déterminer l'étale de la marée.

Sur la côte de l'Atlantique, le navire canadien *Acadia* n'étant pas disponible, les relevés de la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse ont été faits par une équipe côtière.

Durant l'été on a achevé le relevé hydrographique du port de Lockport et de ses approches et l'on a employé le reste du temps à faire le relevé du port de Lunenburg et de ses abords.

Pour les travaux dans le bas du Saint-Laurent on avait pris de nouveau le vapeur *Cartier* et on a continué les opérations vers l'est de la partie sud-ouest de l'île d'Anticosti et le long du côté sud du chenal du nord où la circulation des navires a beaucoup augmenté depuis qu'on a placé des phares sur l'île. Le relevé des îles Mingan a été fait à bord de canots automobiles par des équipes volantes.

Sur les îles de la Madeleine, le vapeur *Bayfield* n'étant pas employé, on a continué de la côte même les travaux inaugurés l'an dernier. On a surtout fait des sondages sur la côte occidentale de l'île et on a passé le reste du temps sur la Restigouche en vue de terminer la carte de cette localité.

L'hon. M. BAXTER: Le *Cartier* est-il employé en hiver ?

L'hon. M. CARDIN: Habituellement.

L'hon. M. BAXTER: Le capitaine et l'équipage sont payés continuellement, n'est-ce pas?

L'hon. M. CARDIN: Le capitaine, mais pas l'équipage.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas la première fois que ces relevés font l'objet d'une longue discussion et l'on a presque toujours été d'avis de restreindre les nouvelles opérations, sauf bien entendu là où c'est absolument nécessaire. Or, les dépenses ne diminuent pas. On fait apparemment autant de nouveaux relevés que dans le passé. Prenons donc la résolution d'économiser à cet égard, à moins que ce ne soit trop demander à nos honorables collègues vis-à-vis de pratiquer un peu ce qu'ils prêchent. (*Exclamations*). Qu'y a-t-il?

M. DUFF: Parlez pour vous-même.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les membres du parti ministériel n'ont pas l'air d'aimer les remèdes qu'ils prescrivent dans leurs harangues politiques. Supposons qu'on prenne les déclarations du Gouvernement au sérieux —je suppose qu'en cela je lui fais trop d'honneur—et qu'on essaie de diminuer les dépenses quelque part. Ce crédit est aussi élevé que jamais. Il s'agit de nouveaux travaux et je prétends qu'on ne devrait pas les faire exécuter, à moins qu'on ne prouve qu'ils soient essentiels. Ce n'est pas une raison parce qu'on en a toujours fait jusqu'ici pour continuer indéfiniment. Il n'y a rien qui nous indique qu'il soit spécialement nécessaire de continuer. Le ministre pourrait peut-être me dire, par exemple, combien on a dépensé pour cela en 1920?

L'hon. M. CARDIN: Je ne pourrais pas le dire sur-le-champ. Mais si je me rappelle bien, ce crédit a été bien diminué l'an dernier.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Alors je crains qu'il y ait une faute d'impression, car rien n'indique ici qu'il y ait eu réduction. Le chiffre est absolument le même.

L'hon. M. CARDIN: Le crédit de l'an dernier accusait une diminution sensible comparativement à celui de l'année précédente.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel était le chiffre en 1920?

M. NEILL: Il est malheureux que le crédit ne soit pas plus élevé. C'est bien beau pour les députés à qui l'on a donné tout ce dont ils avaient besoin dans le passé de dire que nous devrions restreindre cette dépense, mais les travaux sont urgents et l'on devrait même en faire plus, surtout sur la côte occidentale de l'île de Vancouver et sur le littoral de la Colombie-Anglaise, où il y a de grandes étendues d'eau dont on n'a pas fait le relevé. Certes le capitaine Vancouver l'avait fait *grosso modo,* mais on peut imaginer dans quelles conditions. Ces relevés sont non seulement plus ou moins exacts, mais ils ont été faits d'une façon si superficielle que les cartes n'indiquent pas les obstructions dans beaucoup de baies et de ports, parce que les sondages ont été pris à des points très éloignés l'un de l'autre, de sorte qu'il peut très bien exister des rochers en pointe et autres écueils extrêmement dangereux pour la navigation. J'ignore si l'honorable député de York-Sunbury (M. Hanson) et l'ex-ministre des Finances (l'hon. sir Henry Drayton) sont au courant de la chose ou non, mais sur le littoral du Pacifique, et surtout sur la côte occidentale de l'île de Vancouver, l'industrie se développe très rapidement. On est en train d'y établir des scieries, des conserveries et des établissements de salaison. Je me rappelle qu'un de ces derniers qui faisait la salaison du hareng, avait affreté un bateau étranger pour venir chercher là une cargaison. Lorsque le commandant a vu la vieille carte du capitaine Vancouver, il a dit: "Cela ne me suffit pas, je ne veux pas courir le risque". Et il a fait avancer son bateau de quelques milles jusqu'à un port bien indiqué sur la carte. Les conséquences furent que toute la cargaison dut être transportée à ce port par des allèges, chose fort désavantageuse pour les propriétaires et qui eut pour résultat une dépense d'environ $2,000 pour cette seule consignation. Une autre raison d'augmenter ce crédit ou du moins de ne pas le diminuer— et je pourrais multiplier les raisons—c'est l'emploi qu'on fait du navire *Lilloet,* qui peut

tenir des mers relativement démontées. Il peut arriver en certains cas que, dans de petits ports, un plus petit bateau pourrait accomplir le travail, mais le Gouvernement n'en a pas en commission et ce gros bateau doit être amené de loin à grands frais et avec des délais, alors qu'un navire plus petit ferait tout autant sans déranger ce qu'on pourrait nommer le travail principal du navire des relevés hydrographiques. Je puis assurer aux honorables députés que je ne parle pas ainsi animé du désir de faire dépenser de l'argent dans ma circonscription parce que les hommes employés dépendent du département, mais parce qu'il est urgent de préparer des cartes de ces parages pour s'en servir quand l'occasion s'en présente. Actuellement, il y a deux endroits de mon comté qui demandent l'attention du Gouvernement et quand je me présente au ministère pour demander qu'on exécute le travail, on me répond que le navire a de l'ouvrage pour dix-huit mois.

M. McBRIDE: Je suis tout à fait de l'avis de l'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill) et, parlant d'après mon expérience pratique. Je sais que l'exécution de ces travaux est essentielle au bien-être des navigateurs de la côte du Pacifique. Il y a moins de deux ans, je remontais l'anse Jervis. Le bateau était censé traverser trente brasses d'eau quand, saudain, il frappa un rocher. Cet endroit n'avait pas été relevé. A notre retour, notre capitaine en a fait rapport et depuis cette époque, toutes les cartes publiées indiquent ce rocher. Ces endroits doivent être relevés si la navigation doit continuer. Naturellement, tout peut bien aller dans l'Atlantique, mais le Pacifique est pour ainsi dire nouveau et on n'y a pas poussé assez loin ces travaux du Gouvernement.

M. BOYS: En 1923-24, le crédit était de $360,000 et on l'a réduit à $210,000 en 1924-25, mais comme on l'augmente cette année, le ministre pourra nous dire quel nouveau travail on se propose d'accomplir. Le ministre peut-il nous dire quels travaux justifient cette augmentation?

L'hon. M. CARDIN: On m'informe que, dans le premier cas, nous avions deux articles se rapportant pour ainsi dire à la même chose. Nous avions le relevé des marées formant un crédit à part et, cette année, nous avons réuni les deux dans le même article.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il est très intéressant d'apprendre qu'il existe des raisons justifiant ce crédit. Les membres de la Colombie-Anglaise nous ont au moins donné les raisons de voter ces fonds. Je me demande s'il nous serait possible d'aller un peu plus loin et d'obtenir des renseignements quant aux travaux particuliers qui seront exécutés et à quels endroits. Peut-être les honorables députés de la Colombie-Anglaise seront assez bons pour nous citer les noms des endroits où ils désirent voir ces travaux s'accomplir, combien ils coûteront et quand on les commencera. C'est un crédit considérable. Le ministre a été appuyé, mais je voudrais voir cette assistance exprimée de manière à signifier quelque chose et non simplement une excuse pour adopter le crédit. Je ne doute pas du tout que les honorables députés font allusion à quelque chose de défini. Je crois certainement qu'ils peuvent nous nommer les ports qui ont besoin d'être relevés. Je connais assez bien la côte du Pacifique et je sais que la navigation y est dangereuse à bien des endroits, mais je sais aussi que nous ne voulons pas dépenser pour des relevés si une véritable nécessité publique n'existe pas à ces endroits.

M. NEILL: Deux endroits ont un besoin urgent de relevés en ce moment, une baie au sud de l'île Reid et un autre endroit sur le bras occidental du détroit de Quatsino. Ce travail a été demandé depuis au moins huit mois, mais nous ne voyons pas de perspective qu'il s'exécute dans un avenir prochain. Ce sont des travaux relativement insignifiants, mais toute la côte occidentale de l'île de Vancouver demande à être relevée ou à ce qu'on en fasse de nouvelles cartes, car les premières étaient fort superficielles. On ne peut se fier aux cartes actuelles et les compagnies d'assurance ne permettent pas aux navires de fréquenter ces endroits. La côte du Pacifique progresse, des établissements y surgissent et il faut de nouvelles cartes pour toutes les eaux avoisinantes. Le *Lilloet* exécute d'importants travaux près des îles Charlotte, dans la région de Skeena, et on me dit que le département a l'intention, une fois ces travaux terminés, c'est-à-dire dans dix-huit mois, de commencer les travaux sur la côte occidentale de l'île de Vancouver, travaux que la chambre de commerce de Vancouver ainsi que celle de Victoria et divers autres corps publics ont demandés depuis longtemps. Le relevé cité par l'honorable député de Cariboo, dans l'anse de Jervis, est aussi dans ma région et je sais qu'il est nécessaire. On a fait quelque chose, l'an dernier, dans la baie Tucker. L'an dernier, un navire portant des passagers a frappé un rocher à cet endroit et a souffert de £20,000 à £30,000 de dommages et les propriétaires refusent d'y retourner tant que la carte de la baie ne sera pas préparée. Il y a une population considérable sur cette île, et les communications avec la terre ferme

cessèrent entièrement jusqu'à ce que le *Lilloet* fit de nouveau le levé de la baie.

M. BOYS: Je présume que les travaux couverts par ce crédit sont tous énumérés et que le ministre peut nous dire exactement où ils se feront. Ce qui vient d'être dit est sans doute vrai, mais il est possible que les endroits mentionnés ne soient pas compris dans les crédits de cette année.

L'hon. M. CARDIN: Quant aux travaux sur la côte du Pacifique le navire *Lilloet* continuera ses levés au large de la Colombie-Anglaise mais l'on m'informe qu'il n'a pas encore été décidé s'ils continuera les travaux de l'année dernière.

M. BOYS: A combien estime-t-on ces travaux?

L'hon. M. CARDIN: A $103,000. Le *Restless* ne sera pas utilisé pour ce service; les ingénieurs demeureront sur le littoral dans des endroits abrités, et feront le levé des havres qui ont besoin d'être relevés.

M. BOYS: Sur la côte du Pacifique, cela?

L'hon. M. CARDIN: Oui. Du côté de l'Atlantique, le navire *Acadia* ne servira pas aux levés, ils continueront d'être dirigés du littoral, du côté sud-est de la Nouvelle-Ecosse. Dans le golfe Saint-Laurent le navire *Bayfield* restera inutilisé et les ingénieurs feront le relevé dans et autour des îles de la Madeleine.

M. BOYS: Le ministre voudra-t-il indiquer le coût des travaux?

L'hon. M. CARDIN: Sur les côtes de l'Atlantique les travaux sont estimés à $28,000, et dans le golfe Saint-Laurent à $28,500. Dans le bas du fleuve Saint-Laurent, le navire *Cartier* aidé d'une équipe d'ingénieurs opérant du littoral continuera ses travaux d'exploration au nord de l'île d'Anticosti et au large de la côte de Gaspé. Ces derniers travaux sont estimés à $80,000. On continuera comme par le passé de se servir de sondes automatiques. La gravure, les impressions et le reste se trouveront accrus proportionnellement à l'expansion des travaux. Voilà tout le programme projeté.

M. BOYS: Je ne suis pas assez au courant de ces choses-là pour savoir si les travaux mentionnés par l'honorable ministre relèvent bien du service des levés hydrographiques. J'ai compris que le ministre disait que ces deux services avaient été portés au même crédit cette année, bien qu'inscrits séparément l'année dernière.

L'hon. M. CARDIN: Ce que j'ai énuméré représente un total de $310,000 pour les relevés hydrographiques.

M. BOYS: Le ministre veut dire tout réuni?

L'hon. M. CARDIN: Oui, le service en entier.

M. HANSON: A propos des relevés à Lunenburg et Lockeport, combien y a-t-il de temps que les havres du littoral sud de la Nouvelle-Ecosse ont été relevés? Il y a longtemps que cette région est établie et il n'y a pas de doute que le havre a été levé plus d'une fois et qu'il en existe une très bonne carte. Pourquoi faire un nouveau relevé de ces deux ports en particulier?

L'hon. M. CARDIN: Ces relevés remontent à plusieurs années déjà et ils ne sont pas absolument sûrs; nous avons reçu plusieurs plaintes.

M. HANSON: Le ministre ne peut pas dire quand les relevés ont été faits? Etaient-ils rendus nécessaires par le dragage que l'on fait continuellement pour y maintenir un havre? Le nombre de vaisseaux qui fréquentent Lunenburg doit indiquer que le port est sûr. La réponse du ministre n'est pas convaincante.

M. DUFF: L'argent dépensé à ce sujet est allé dans le gousset de gens d'Ottawa, personne de Lunenburg n'en a eu. Si mon honorable ami craint que quelques-uns de mes amis en profitent, il peut se rassurer. Si ses lectures lui ont appris quelque chose en fait de marine, car il n'en a pas la pratique, il a dû voir qu'il est nécessaire de faire le relevé des havres tous les quatre ou cinq ans à cause du mouvement constant des courants qui en modifient le fond.

M. HANSON: Et du dragage.

M. DUFF: Oui à la baie Courtenay, par exemple. Si mon honorable ami tient à apprendre quelque chose sur ce sujet, il verra qu'en Angleterre on dépense des millions de dollars en relevés hydrographiques le long du littoral et cela, chaque année pour ainsi dire.

M. HANSON: L'honorable député est trop susceptible. Je n'insinuais rien.

M. DUFF: Je ne suis pas susceptible.

M. HANSON: D'habitude, il ne se dit pas très susceptible. Je ne parlais pas des sommes d'argent dépensées dans sa circonscription en particulier. J'ai demandé au ministre certains renseignements que je n'ai pas encore obtenus. Si l'honorable ministre veut bien nous dire quand s'est fait le dernier levé du

port de Lunenburg nous saurons si un nouveau levé est nécessaire.

M. DUFF: Vous vous imaginez peut-être que le ministre est un vieillard.

M. HANSON: Si l'honorable député veut donner au ministre le temps de réfléchir, nous aurons sans doute le renseignement.

L'hon. M. CARDIN: Ces cartes datent de très loin. En 1882, on s'agita pour obtenir le levé exact des côtes du Canada sur les Grands lacs et une carte moderne qui remplacerait l'ancienne en usage depuis 50 ans. La même chose est vraie, je suppose, des Provinces maritimes. D'ailleurs, je regrette de ne pas avoir de renseignements précis sur ce port particulier, bien que, d'après les informations que nous avons, le levé doit avoir été fait il y a plus de cinquante ans.

M. DUFF: Je demeure là depuis bien longtemps et c'est le premier levé dont j'entends parler.

L'hon. M. CARDIN: Pour compléter la réponse à la question de mon honorable ami (M. Boys), je veux lire la déclaration suivante sur l'étude des marées et des courants:

Les travaux du service des marées et des courants comprennent l'étude et la détermination des courants océaniques, l'enregistrement des changements et des fluctuations qui se produisent dans leur vitesse, et leur concordance avec les marées; les études sur les marées dans le but de déterminer le flux et le reflux et le moment précis où ces phénomènes se produisent; la corrélation des courants de la marée avec le moment où cette dernière se produit dans le but de déterminer l'étale de la mer, les niveaux moyens, l'étiage, le niveau des marées et des grandes mers. Comme le service hydrographique, c'est un service purement maritime. Son objet est d'assurer, autant que possible, la sécurité de la navigation, et sous ce rapport il est inséparablement lié aux autres services maritimes. De plus, comme pour le service hydrographique, et pour les mêmes raisons, on ne peut en exagérer l'importance.

Nous avons l'intention de consacrer $30,000 à ces levés.

M. BOYS: Ces renseignements sont très intéressants mais ce n'est pas précisément ce que je voulais savoir. J'ai compris que le ministre prétend que les deux services sont réunis et qu'il en résulte une économie. Si je comprends bien les explications, le ministre désire consacrer $330,000 sur une somme de $340,000 que représente le crédit n° 217, et il nous a dit qu'il se propose de consacrer $30,000 environ à ces études des marées et des courants. Si cela est exact, et que l'on doive réunir les deux montants, on obtient un total de $360,000 au lieu de $340,000.

L'hon. M. CARDIN: Non; la somme que l'on doit dépenser pour le service hydrographique s'élève à $310,000.

[M. Hanson.]

M. BOYS: Lorsque le ministre en a donné la liste, il y a un instant, il a terminé, je crois, en disant que le total s'élève à $330,000 sans compter l'autre somme de $30,000.

L'hon. M. CARDIN: Non, $310,000. A ce sujet, je désire déclarer que notre ministère a souffert une perte regrettable dans le décès de M. W. J. Stewart dont les funérailles ont eu lieu cet après-midi. M. Stewart était à la tête de cette division importante du service. Il était un homme d'une grande compétence; il a consacré toute sa vie au service de ce pays et sa mémoire s'impose à notre considération. Il n'est que juste de profiter de cette occasion pour présenter à sa veuve et à sa famille l'expression de notre profonde sympathie. Je suis d'avis que le département perd en lui un de ses meilleurs fonctionnaires; vraiment, tout le pays subit une perte car il sera bien difficile de le remplacer.

(Le crédit est adopté.)

Service radiotélégraphique.—Construction et entretien de stations radiotélégraphiques et administration générale de la radiotélégraphie dans tout le Canada, $500,000

M. BOYS: Je remarque pour l'an dernier une augmentation de $67,510. Le ministre croit-il que tout ce crédit est justifié?

L'hon. M. CARDIN: Ce crédit est très élevé, mais il faut se rappeler que le service est important et se développe chaque jour. La radiotélégraphie devient de plus en plus essentielle, surtout au point de vue de la navigation. Nous avons dépensé, jusqu'au 1er mars dernier, la somme de $347,044. Nous avons une certaine somme d'argent pour payer les dépenses effectuées jusqu'à présent. Il vaudrait peut-être mieux expliquer en quelques mots ce que nous nous proposons de faire. L'objet de ce crédit est de voir au maintien et à la réparation, au cours de l'année, des 52 stations radiotélégraphiques, radiogoniamétriques et de signaux radiotélégraphiques de l'Etat sur la côte orientale, sur les Grands lacs et sur la côte du Pacifique et à l'administration générale du service radiotélégraphique, y compris les permis et l'inspection des postes pour les navires, les postes privés et commerciaux de l'intérieur, les postes récepteurs, les postes d'émission, l'administration de ces derniers, et l'examen des préposés aux postes commerciaux pour la délivrance des permis. Ce crédit est aussi destiné aux dépenses que comportent la construction et l'entretien de trois postes additionnels. Dans le sans-fil, les découvertes sont très fréquentes, et il nous faut suivre le progrès afin d'avoir des appareils modernes et bénéficier de ces découvertes.

M. BOYS: J'imagine que cet argent est destiné aux postes existant aujourd'hui, sauf trois; s'il en est ainsi, le ministre voudra-t-il nous dire où seront situés les trois nouveaux postes?

M. STORK: Tandis que l'on cherche ce renseignement, monsieur le président, je désire signaler quelque chose au ministre. J'espère qu'une partie de ces $500,000 va servir à la construction d'un poste de sans-fil à Stewart, à l'extrémité du canal de Portland. A plusieurs reprises, j'ai reçu des demandes très persistantes de cet endroit au sujet d'un poste de sans-fil, demandes que j'appuie avec toute l'énergie que je possède, et pour la raison que voici: Stewart est actuellement desservi par un fil terrestre; vu qu'il y tombe excessivement de neige, quelquefois jusqu'à dix-huit ou vingt pieds, il arrive parfois que ce fil tombe soudain. Le district de Portland est l'un des centres miniers les plus considérables de toute la Colombie-Anglaise; grand nombre de mines importantes et riches sont exploitées dans cette localité, et lorsque le fil est à terre, la population est obligée de se rendre à Hyder, ville de l'Alaska près de la frontière internationale, non loin de Stewart, pour obtenir la communication sans fil entre cet endroit et Seattle. Elle croit avoir droit à un service bien meilleur que celui qu'elle a maintenant. J'espère donc que l'on verra à y faire installer un poste moderne de T.S.F. et que le ministre s'occupera de la chose.

L'hon. M. CARDIN: En réponse à mon honorable ami de Simcoe-Sud (M. Boys), je dois dire que les trois nouveaux postes seront à Vancouver, à Belle-Isle et à l'île Mary, en Colombie-Anglaise.

M. BOYS: J'avais raison de présumer que les autres dépenses seraient pour les postes existants et que l'on ne construirait que trois nouveaux postes?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. HANSON: Combien y a-t-il de postes sur le littoral de l'Atlantique et où sont-ils situés?

L'hon. M. CARDIN: Nous avons 51 postes, dont 28 sur le littoral de l'Est, 14 sur le littoral de l'Ouest, 8 sur les Grands lacs et 1 à la baie d'Hudson.

M. HANSON: Est-ce le Gouvernement qui possède le poste de T.S.F. de Newcastle, Nouveau-Brunswick?

L'hon. M. CARDIN: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Monsieur le président, nous avons eu une discussion, je ne me souviens pas si c'était durant la dernière session ou durant la session précédente, sur l'opportunité de substituer un service de T.S.F. à un plus grand nombre de lignes télégraphiques terrestres dont l'entretien était très dispendieux et qui ne rapportaient aucun revenu. Cela tombe-t-il sous le crédit actuel ou bien est-ce du ressort d'un autre département?

L'hon. M. CARDIN: C'est du ressort du département de l'Intérieur.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Peut-être mon honorable ami peut-il me dire si le département de l'Intérieur a lui-même un service de T.S.F.?

L'hon. M. CARDIN: Ces postes sont mis en opération par le département de l'Intérieur et le département de la Défense nationale. Il y en a trois.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-ce pour remplacer l'ancienne ligne terrestre ou bien est-ce une nouvelle entreprise?

L'hon. M. CARDIN: Je l'ignore.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'est peut-être pas juste de demander cela à mon honorable ami. Le ministre a-t-il pensé à fusionner la radiotélégraphie avec la radiotéléphonie? Nous avons maintenant des services de ce genre relevant des départements de l'Intérieur, du Service naval de la Défense nationale et des Chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: On ne peut pas les fusionner.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Les chemins de fer? Remarquez que les autres sont sur une base commerciale, mais comme la radiotéléphonie sur les chemins de fer est presque entièrement pour des fins d'ornement ou d'amusement, avec parfois un petit peu de gloriole ou de publicité, il ne serait peut-être pas juste que ce service de radiotéléphonie fût attaché aux autres.

Une VOIX: Ingénieux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami est un excellent juge; qu'il m'aide donc maintenant à trouver comment nous pourrions épargner un peu d'argent. Le ministre des Chemins de fer veut que l'on ne s'occupe pas de la chose quant aux chemins de fer. Très bien. Mais pourquoi ne pourrions-nous réunir les autres services de sans-fil?

M. ARCHAMBAULT: Comment pourrait-on le faire?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suppose qu'on pourrait leur donner une administration commune, tout comme aux compagnies de télégraphe, dont la fusion s'est révé-

lée avantageuse. Mon honorable ami pense peut-être qu'ils devraient être encore plus divisés. Je comprends que ces postes émettent des messages commerciaux, tout en faisant le travail du ministère; pourquoi ne se chargeraient-ils pas également de la besogne des autres départements? Pourquoi ne réduirions-nous pas les frais généraux et les frais d'exploitation en réunissant tous les services en un seul?

L'hon. M. GRAHAM: Le département du radio proprement dit fut détaché du ministère de la Défense nationale il y a deux ans et on en chargea le ministère de la Marine, sauf ce qui est nécessaire pour les fins de la défense, ou, devrais-je dire, pour les fins d'instruction, en particulier pour ce qui est du service aéronautique.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans le but, en réalité, d'enseigner le radio, je suppose.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'irais pas jusque-là. Il sert à l'instruction des aviateurs, mais aussi au travail de protection des forêts et autres services analogues. Nous avons étudié l'affaire à fond quand nous avons chargé le ministère de la Marine de l'administration du service radiographique et les employés du ministère jugèrent que l'on devait garder cette partie du service, dans ce but, au ministère de la Défense.

Sir EUGENE FISET: Je puis ajouter que les appareils employés par le ministère de la Défense sont des appareils portatifs; ce sont des postes, petits et compacts, employés aux fins d'instruction.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: D'après ce que le ministre a dit, je croyais que nous avions trois postes réguliers.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministère de l'Intérieur demanda aux spécialistes en matière de T.S.F. du ministère de la Défense d'installer ces postes, car on ne savait pas au juste qui devait le faire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cela se réduit à ceci: Le département de la Défense a des appareils portatifs, qui n'entrent pas du tout dans cette catégorie; puis, en plus des postes auxquels se rapporte ce crédit, il y a trois postes réguliers que le ministère de la Défense a érigés pour le ministère de l'Intérieur. Si tel est le cas, nous pourrions réunir tous ces postes sous une même administration.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne discute pas ce point; je donnais simplement une explication en l'absence du ministre de la Défense.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je comprends très bien l'idée de mon honorable ami à cet égard.

M. ROSS (Kingston): Je désire appuyer la demande faite par la ville de Stewart au sujet de communications par sans-fil. C'est une très jolie petite ville située très loin sur le canal de Portland; mais elle est absolument séparée du reste du Dominion, n'ayant pour tout moyen de communication qu'une ligne télégraphique. L'ennui vient de ce que les télégraphistes quittent le travail à cinq ou six heures et alors on n'a plus de communication avec le monde extérieur et l'on doit compter sur le poste radiotéléphonique ou radiotélégraphique de Hyder. Près de la ville de Stewart, se trouve la plus grande mine connue sous le nom de mine Premier, la plus considérable du monde, si je ne me trompe. Ces gens pensent qu'il serait très facile au Gouvernement de leur donner des communications par T.S.F. et, lors de mon passage en cet endroit l'été dernier, ils me demandèrent de dire un mot en leur faveur. Ils se trouvent dans un état pitoyable, le service postal étant interrompu pendant une grande partie de l'année, le service télégraphique étant très limité, et l'on doit compter en grande partie sur la ville voisin epour communiquer avec l'extérieur. Lors de mon passage à cet endroit, je vis apporter de nombreux messages de Hyder à Stewart. Je pense qu'ils ne devraient pas être réduits à cette extrémité. Je suis sûr de ne pas exagérer si je dis que cette région sera habitée par des millions de gens dans quelques années, et le moins que nous puissions faire est de leur accorder un service radiotélégraphique. La mine Premier a versé environ 7 millions en dividendes pendant trois ans; cependant le Canada ne construit pas même une route dans cette région. Toutes les routes ont été construites par les Etats-Unis, qui n'en ont pas retiré un sou de profit jusqu'à présent, mais qui espèrent naturellement en retirer une partie à l'avenir. Je pris le ministre de reconnaître la nécessité de faire quelque chose pour cette région.

L'hon. M. GRAHAM: On me permettra peut-être d'expliquer cet état de choses, car je l'ai discuté plusieurs fois avec les intéressés. Le ministère des Travaux publics possède la ligne de terre, que, en général, on considère insuffisante. On a demandé de changer cette ligne pour un poste de T.S.F. Je puis dire que le ministère des Travaux publics et le ministère de la Marine étudient présentement l'opportunité d'effectuer ce changement, et l'on espère qu'ils pourront adopter un projet quelconque.

M. ROSS (Kingston): Si le ministre me permet de lui donner un avis, je conseillerais de ne pas couper les communications par terre, car, dans la région des montagnes, la télégraphie sans fil peut faire défaut parfois.

Je suis porté à croire que vous aurez besoin des deux, et j'ai l'impression que les profits que vous en retirerez en peu d'années, disons d'ici à dix ans, justifiera tout ce que nous pouvons faire. Il arrive assez souvent que la ligne de terre fasse défaut; d'autre part, le sans-fil, à cause de certains effets dus aux montagnes, n'est pas tout à fait satisfaisant; c'est pourquoi je conseillerais de garder les deux.

L'hon. M. GRAHAM: Cela vaut la peine d'être considéré au cours des pourparlers.

M. COOTE: Je désirerais poser quelques questions au ministre au sujet de la surveillance des postes d'émission de sans-fil. Le département surveille-t-il ces postes d'émission, détermine-t-il la longueur d'onde attribuée à chaque poste, et décide-t-il du nombre de soirs chaque semaine qu'un poste pourra fonctionnr sans nuire aux autres? J'avoue ne pas être très au courant de la radiotélégraphie, mais j'ai reçu beaucoup de plaintes de gens d'Ottawa possesseurs d'appareils récepteurs qui prétendent qu'on n'exerce aucune surveillance sur les postes d'émissions, à Ottawa spécialement; je suis porté à croire qu'il en est ici comme dans d'autres villes. D'après ces gens on devrait réserver à chaque poste un certains nombre de soirées et le département devrait voir à ce que la longueur d'onde d'un poste ne nuise pas à un autre. Même avec un très bon appareil, un appareil à quatre lampes, on ne parvient pas à recevoir les émissions des postes des Etats-Unis ou des autres parties du Canada quand le poste C.N.R.O. fonctionne, parce qu'il intercepte à peu près tout à fait ces programmes. On semble avoir l'impression, avec raison ou non, qu'on ne réglemente pas, comme il convient, à Ottawa la longueur d'ondes dont on se sert et qu'on intercepte trop les autres postes. J'aimerais à savoir du ministre, en peu de mots, quelle surveillance son département exerce sur ces postes d'émission.

L'hon. M. CARDIN: Nous exerçons toute la surveillance que nous pouvons avec les moyens découverts jusqu'ici. A Ottawa il n'y a qu'un poste qui fonctionne à la fois. Nous accordons des permis à chaque poste d'émission et le permis indique le jour et les heures d'émission. Il faut bien admettre qu'il est impossible d'empêcher ces confusions. Le radio est de découverte récente, et il n'a pas encore atteint la perfection, mais la science s'est consacrée à ces difficultés; dans l'intervalle, nous faisons pour le mieux afin d'empêcher les brouillages. A Ottawa, deux postes n'émettent pas en même temps; un seul poste fonctionne à la fois.

M. COOTE: Le ministre peut-il nous dire quels soir le C.N.R.O. a le droit de fonctionner, et s'il est des soirs de la semaine où quelque poste n'a pas le droit de faire d'émission?

L'hon. M. CARDIN: Le poste du C.N.R.O. peut fonctionner tous les soirs, sauf le vendredi ou le dimanche.

M. COOTE: Est-il d'autres postes qui peuvent fonctionner le dimanche ou le vendredi?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. COOTE: Chaque soir de la semaine est alors employé par un poste de la ville?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. COOTE: De sorte que, puisqu'il en est de même, le possesseur d'un appareil à quatre lampes ne peut rien recevoir du dehors d'Ottawa.

L'hon. M. CARDIN: Cela dépend de la plus ou moins grande proximité du poste de la ville. S'il est très rapproché on ne pourrait pas recevoir du dehors; s'il est assez éloigné, on le pourra.

M. COOTE: Me faisant l'écho de l'opinion exprimée dans nombre de lettres publiées dans les journaux par les amateurs de radio, je proposerais au ministre d'exiger, qu'au moins un soir par semaine, les postes de la ville ne fonctionnent pas. Il arrive parfois que de fort beaux programmes sont exécutés en dehors d'Ottawa et les gens d'ici voudraient avoir l'avantage d'en jouir, mais si les postes de la ville veulent profiter du privilège qu'ils ont nos amateurs ne pourront pas rien recevoir du dehors, à moins d'avoir un appareil très dispendieux. Je prierais le ministre de s'intéresser à cette question. Je suis assuré qu'il ferait plaisir aux possesseurs d'appareils récepteurs s'il faisait réserver un soir ou deux par semaine pour les postes étrangers. J'aimerais à avoir l'opinion du ministre là-dessus.

L'hon. M. CARDIN: Je puis bien dire que la proposition de mon honorable ami mérite d'être étudiée et que je n'ai aucune objection à m'occuper de cette affaire.

Nous faisons de notre mieux, mais si nous fixions, disons, le lundi soir, comme le soir où il serait loisible aux amateurs de radio d'Ottawa d'écouter des postes étrangers, il y en aurait sans doute un certain nombre qui préfèreraient le mardi soir ou un autre soir où

ils pourraient entendre un programme différent, et il serait peut-être difficile de satisfaire le public sur ce point. Mais la recommandation mérite étude.

M. COOTE: J'en conviens, mais je voudrais faire comprendre au ministre qu'il devrait fixer au moins un soir, et deux soirs seraient préférables à mon sens, par semaine, où les postes locaux ne feraient pas de transmission.

Le ministre peut-il nous dire si le possesseur d'un appareil récepteur est tenu de se procurer un permis, et à défaut de quoi, s'il est passible d'amende? Aussi combien de permis de radio pour appareils récepteurs, ont été décernés?

L'hon. M. CARDIN: Tout possesseur d'un appareil récepteur est obligé d'avoir un permis, sinon, l'appareil peut être confisqué et le possesseur condamné à l'amende. Nous avons déjà sévi contre quelques amateurs qui refusaient de se procurer un permis. En tout, nous avons délivré 98,000 permis.

M. ARCHAMBAULT: L'honorable député désire-t-il connaître les noms?

M. COOTE: Non, monsieur le président, je ne désire pas apprendre les noms, mais je voudrais savoir si le ministre s'est donné la peine d'informer le public qu'on est tenu de se procurer un permis, car certaines gens m'ont exprimé leur ignorance d'avoir à se procurer pareil permis.

L'hon. M. CARDIN: Nous insérons des annonces dans les journaux et affichons des avis dans tous les bureaux de poste.

M. JELLIFF: Quelles recettes cela vous assure-t-il?

L'hon. M. CARDIN: De toutes sources nous avons perçu, l'an dernier, la somme de $147,000.

L'hon. M. BAXTER: Si je puis faire une recommandation, cette réglementation, m'est avis, dépasse un peu les bornes. J'ai toujours cru préférable d'éviter aux gens la réglementation et la tracasserie de la loi, dans la mesure du possible, en d'autres termes de laisser quelque jeu à la liberté individuelle. Maintenant, la loi intervient chaque jour et presque chaque heure.

L'hon. M. GRAHAM: Même dans l'air.

L'hon. M. BAXTER: Pourquoi un permis à propos d'un simple appareil récepteur, sinon pour établir un autre régime bureaucratique? Je vous accorde qu'en temps de guerre un appareil récepteur pouvait occasionner quelque tort au pays. Mais en temps de guerre, l'autorité supérieure intervient et vous pouvez alros délivrer des permis, vous pouvez réglementer, —détruire, en cas de nécessité. Mais en temps de paix, pourquoi tracasser le citoyen qui possède un radio? Je les bannirais dans un rayon d'un mille de la maison, si je pouvais; mais pourquoi ennuyer l'homme du commun et le forcer à aller trouver un fonctionnaire, à obtenir un papier et à payer une taxe?

M. ARCHAMBAULT: Actuellement, le permis ne coûte rien.

L'hon. M. BAXTER: Il n'y a rien à payer?

M. ARCHAMBAULT: Pas à présent.

L'hon. M. BAXTER: Mais on est tenu de se procurer un permis.

M. ARCHAMBAULT: Nous recevons quelque chose de l'air.

L'hon. M. BAXTER: Je voudrais savoir ce qu'il y a là-dessous. Pourquoi exiger cela du public? Je demanderai aussi—j'entends de mes voisins parler de cet aspect de la question—un peu plus de libre usage de l'air libre en ce pays. Si vous ne pouvez empêcher le réseau national de bourdonner dans les oreilles des gens, alors, je le crains, le ministre des Chemins de fer ne tient plus du tout en main cette institution. De paisibles citoyens se plaignent de ne pouvoir entendre ce qu'ils désirent, parce qu'on les contraint d'écouter ce radio assez coûteux dont personne ne veut au Canada, en dehors de l'administration des chemins de fer. Je recommande au ministre des Chemins de fer de prendre la chose en main, si elle n'échappe pas à sa maîtrise, et de donner la paix tous les soirs de la semaine au peuple canadien. Libre aux gens désireux de faire de la transmission d'en faire, mais que le pays s'en garde—ce n'est qu'un gaspillage, après tout. Il est question d'éliminer le chevauchement. C'est une réforme que je préconise presque depuis le jour de mon entrée en Chambre, mais il est inutile de parler de diminuer les services inutiles si nous gaspillons de l'argent pour une chose qui n'attire pas de voyageurs, une chose absolument superflue et dont se passent des réseaux ayant bien plus d'expérience en administration que les directeurs des chemins de fer nationaux.

(Le crédit est adopté.)

Chenal maritime du Saint-Laurent.—Entretien et exploitation de la flotte de dragueurs, $1,663,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous n'allons pas siéger davantage ce soir?

L'hon. M. GRAHAM: Vous ne le voudriez pas.

(L'article est réservé.)

Rapport est fait sur l'état des travaux.

La séance est levée à minuit moins deux minutes.

Les crédits suivants ont été adoptés en comité des subsides:

Chemins de fer Canaux—(Administration centrale)—	
Appointements..	$ 206,070
Dépenses casuelles..	38,000
Service maritime et fluvial—	
Entretien et réparation des steamers de l'Etat et brise-lames..	1,500,000
Examen des capitaines et seconds..	20,000
Enquête sur les naufrages..	6,000
Dépenses des écoles de navigation..	7,000
Pour secours temporaire, aux marins indigents..	5,000
Inscription des navires..	3,000
Enlèvement d'obstacles dans les eaux navigables..	5,000
Inspection des chargements de bétail.. ..	4,000
Continuer les subventions pour l'outillage de sauvetage—Québec et Colombie-Anglaise..	35,000
Dépenses imprévues..	5,000
Relevés hydrographiques et entretien et réparations des steamers employés à ces relevés..	340,000
Service radiotélégraphique.—Construction et entretien de stations radiotélégraphiques et administration générale de la radiotélégraphie dans tout le Canada..	500,000

Vendredi, 8 mai 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN RAPPORT

Par l'honorable M. McGIVERIN: 4e rapport du comité permanent des projets de loi d'intérêt privé.

1re LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé émanant du Sénat:

Le 1er (bill n° 78) tendant à faire droit à Vera Thelma Gooderham;

Le 2e (bill n° 99), tendant à faire droit à William John Fuller;

Le 3e (bill n° 100), tendant à faire droit à Alfred Augustus Jacques;

Le 4e (bill n° 101), tendant à faire droit à Paul Zizis;

Le 5e (bill n° 102), tendant à faire droit à Annie May Blunt;

Le 6e (bill n° 103), tendant à faire droit à Grace Harrington Bloom;

Le 7e (bill n° 104), tendant à faire droit à Ian Somerled Macdonald;

Le 8e (bill n° 105), tendant à faire droit à Arthur Beldon Morrison;

Le 9e (bill n° 106), tendant à faire droit à George Edward Sharp;

Le 10e (bill n° 107), tendant à faire droit à Marjorie Morton;

Le 11e (bill n° 108), tendant à faire droit à William Ernest Hampson.

OUVRIERS DES MINES ET DES ACIERIES

M. WOODSWORTH: Monsieur l'Orateur, les journaux nous apprennent que la situation au Cap-Breton devient plus tendue. Dès lors y a-t-il possibilité que le ministère se ravise et intervienne pour secourir la population de là-bas?

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): A mon regret, je dois me borner à déclarer à l'honorable député que l'attitude du Gouvernement reste ce qu'elle était au début.

LA HOME BANK

M. CHURCH: A la demande des autorités municipales de la cité de Toronto, je veux faire une question au Gouvernement: Est-il en mesure de dire à la Chambre quand elle sera saisie du projet législatif relatif aux déposants de la Home Bank?

Le très hon. MACKENZIE KING: Je ne puis donner une réponse précise à mon honorable ami. Le projet en question sera présenté d'ici peu.

3e LECTURE

D'un projet portant modification de la loi qui autorise les remaniements du service public.

L'hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice) propose la 3e lecture d'un projet de loi (bill n° 43) tendant à modifier la loi qui autorise les remaniements et transferts de fonctions dans le service public.

(Cette motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DE L'INDUSTRIE LAITIERE

L'honorable W. R. MOTHERWELL: (ministre de l'Agriculture) propose que la Chambre se forme en comité et passe à l'étude d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi de l'industrie laitière, chapitre 7 des Statuts de 1914, aux fins suivantes:

(*a*) Etablir de nouvelles dispositions définissant les termes: "analyste du Dominion", "produit laitier illégal", "margarine", "paquet" et "beurre refait";

(*b*) Interdire l'usage de l'huile comme matière adultérante dans le beurre et prohiber la possession de matières grasses étrangères qui pourraient servir à la falsification, dans les locaux d'un particulier qui fabrique ou manipule du beurre;

(c) Eviter la nécessité de prouver que des matières grasses étrangères ont été ajoutées au lait écrémé dans les cas de contravention;

(d) Prévoir des peines plus fortes pour des contraventions à la loi;

(e) Autoriser, en sus de son droit d'accès au local, un inspecteur à prélever des échantillons, à saisir et enlever les produits laitiers illégaux;

(f) Donner pouvoir au Gouverneur en conseil de faire des règlements quant à la saisie et la confiscation des matières et enveloppes illégalement utilisées, et de réglementer la dimension des cercles à fromage et des boîtes à fromage et à beurre; et

(g) Permettre d'accepter le numéro enregistré d'une enveloppe comme présomption légale quant à l'identité d'un fabricant, et décréter que les frais d'analyse, après condamnation, soient compris dans les frais de la poursuite.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.)

L'hon. M. MOTHERWELL: Je crois que nous gagnerons du temps à prendre une par une les clauses de la résolution. Il y a d'abord la clause (*a*): Sous le régime de la loi existante nous avons bien du mal à obtenir des condamnations par suite du manque de définitions précises. Il y a par exemple "analyste du Dominion"; nous avons nombre d'analystes qui touchent un traitement et certains autres qui, bien qu'autorisés à agir en cette qualité ne sont pas rémunérés; décision a été rendue que la définition "analyste du Dominion" ne désigne que ceux qui reçoivent des appointements. Une définition précise s'impose ici. Puis "margarine" n'est pas définie du tout. Il en faut une définition parce que l'huile est une matière adultérante et un élément qui entre dans la fabrication de la margarine.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'y a-t-il pas actuellement aux statuts une loi qui interdit la fabrication et l'importation de la margarine?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et cette loi ne définit pas la margarine?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non; je l'ai examinée et je n'ai pas relevé de définition.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est remarquable.

L'hon. M. MOTHERWELL: Aucune définition de ce genre ne figure à la clause explicative. Donc nous sommes dans la vague. Puis il y a l'expression "beurre refait" qu'il faut définir plus clairement afin de faciliter la condamnation quand nous poursuivons quelqu'un pour infraction de la loi. "Paquet" est défini également ici. En somme toute cette clause de la résolution intéresse exclusivement l'interprétation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tous les deux ou trois mois, depuis qu'il dirige ce département le ministre de l'Agriculture a présenté à la Chambre des bills concernant le beurre refait. Est-ce que "beurre refait" n'a jamais été défini jusqu'ici?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui, mais la définition n'est pas assez claire. Je crois que mon très honorable ami se trompe et prend des années pour des mois; en effet il y a exactement deux ans d'écoulés depuis la présentation en Chambre du dernier bill relatif au beurre refait. La présente résolution figure au Feuilleton depuis bientôt deux mois; c'est là peut-être ce qu'entend mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'an dernier, il s'agissait de poules, n'est-ce pas?

L'hon. M. MOTHERWELL: Les poules ont leur importance.

M. STEWART (Leeds): Le ministre peut-il nous donner des renseignements sur la question du Feuilleton qui se rapporte à ce sujet? Sait-il qu'on emploie une grande quantité de fromage néo-zélandais pour fabriquer les fromages de fantaisie canadiens?

M. le PRESIDENT: Cela ne se rapporte pas à cette résolution-ci.

M. STEWART (Leeds): Je prétends que lorsqu'on traite de l'industrie laitière, ce n'est pas inopportun de demander au ministre s'il a des renseignements à ce sujet.

M. le PRESIDENT: Ce n'est pas le sujet de la résolution et la question n'est pas à propos.

M. STEWART (Leeds): C'est un sujet d'intérêt public que nous discutons.

M. le PRESIDENT: Je n'entends pas entamer une discussion, mais je décide qu'elle n'est pas à propos.

M. KENNEDY (Glengarry): Peut-on nous expliquer le paragraphe *c* du projet de la résolution?

L'hon. M. MOTHERWELL: Cela ne sera pas inclus dans le bill qui doit faire suite à la résolution. Je ne sais pas comment il se fait que le rédacteur l'ait inséré. Lorsque nous arriverons à ce paragraphe, je demanderai de l'éliminer.

M. SUTHERLAND: Qu'est-ce qu'on entend par "produit laitier illégal"? Cela doit certainement comprendre le fromage qu'on râpe et qu'on mélange avec d'autres ingrédients.

L'hon. M. MOTHERWELL: Le bill que j'ai devant moi donne la définition suivante:

"Produit laitier illégal" signifie tout produit laitier qui n'est pas conforme à la définition et au type stipulé

par cette loi et par les règlements qui en découlent, ou qui est emballé contrairement à leurs dispositions.

On est un peu embarrassé à ce sujet et si l'on n'a pas répondu à la question, c'est parce que cela concerne plusieurs départements et que certains d'entre eux n'ont pas encore leur réponse prête. Le fromage australien est compris.

M. GOULD: Je voudrais savoir si cela se rapporte au fromage "kraft"?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui, mais le président a jugé que cette discussion était contraire au règlement.

(Le paragraphe *a* est adopté.)

(Le paragraphe *b* est adopté.)

L'hon. M. MOTHERWELL: Cela ne devrait pas être inclus et je propose de biffer le paragraphe.

(La motion est adoptée.)

M. le PRESIDENT: Il faudra donc changer les lettres indicatrices des paragraphes suivants.

Sur le paragraphe *d*:

M. SUTHERLAND: Quelles sont les peines prévues par la loi actuelle?

L'hon. M. MOTHERWELL: Les amendes varient de cinquante à cent dollars. Nous allons rendre les peines assez sévères. Je ne sais pas si la Chambre sera d'accord avec nous là-dessus, lorsqu'on abordera la discussion des peines au comité de l'agriculture, mais nous nous sommes aperçus que ceux qui enfreignent cette loi trouvent plus avantageux de payer l'amende et de continuer leur adultération. Il faut y mettre un terme; aussi on met une amende suffisante pour intéresser les contrevenants et les empêcher de continuer à violer la loi. On va jusqu'à $500 et, soit pour la deuxième ou la troisième infraction, je ne me rappelle plus au juste, c'est l'emprisonnement. En général, les amendes actuelles sont tout à fait insuffisantes pour empêcher la récidive et si nous voulons conserver la qualité surtout de notre fromage et améliorer celle de notre beurre, il faut que les contrevenants soient tellement préoccupés des conséquences de leurs actes qu'ils abandonnent l'habitude d'adultérer leurs produits.

M. SPENCE: Quelle est la proportion de ceux qui enfreignent ainsi la loi? Il me semble que les peines sont déjà très sévères.

L'hon. M. MOTHERWELL: Il n'y en a pas beaucoup et il est rare que ce soit la laiterie qui commette l'infraction. C'est généralement l'intermédiaire. Il arrive parfois que ce soit la laiterie ou la fromagerie, mais peu souvent.

M. SUTHERLAND: Le département s'est-il aperçu que des gens récidivaient après avoir été mis à l'amende?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui.

M. SUTHERLAND: Cela se fait couramment?

L'hon. M. MOTHERWELL: Cela se produit beaucoup trop souvent. Les peines actuelles ne suffisent pas pour les empêcher.

M. SPENCE: Je voudrais bien savoir ce que le ministre entend par un intermédiaire dans ce cas.

L'hon. M. MOTHERWELL: C'est celui qui n'est ni producteur ni consommateur.

L'alinéa *d* est adopté.)

Les alinéas *e*, *f* et *g* sont adoptés.

Rapport est fait sur la résolution qui est lue pour la 2e fois et adoptée.

L'hon. M. MOTHERWELL demande à déposer un projet de loi (bill n° 109) tendant à modifier la loi de l'industrie laitière, 1924.

M. SUTHERLAND: Le ministre a-t-il l'intention de renvoyer ce projet de loi devant le comité d'Agriculture?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui, dès qu'il aura été adopté en deuxième lecture.

(La motion est adoptée.)

Le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

Sur motion de l'honorable M. Motherwell le bill est lu pour la 2e fois et renvoyé devant le comité d'Agriculture.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre compte-t-il présenter ce projet de loi au comité général?

L'hon. M. MOTHERWELL: Certainement.

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT L'EMBRANCHEMENTS CENTREVILLE-ANDOVER DU CHEMIN DE FER ST JOHN AND QUEBEC.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité général pour discuter le projet de résolution suivant.

La Chambre décide qu'il y a lieu de proroger jusqu'au 31 décembre 1927, le délai dans lequel la compagnie du chemin de fer St-Jean-Québec doit achever sa ligne ferrée d'un endroit à ou près de Centreville, comté de Carleton, à un endroit à ou près d'Andover, comté de Victoria, tant pour la convention faite en exécution de la loi du chemin de fer de St-Jean-Québec, 1916, que pour la convention de subvention faite en vertu de l'article six de ladite loi; mais cette prorogation ne sera accordée quant à la première convention sus-indiquée que sur consentement de Sa Majesté au nom de la province du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. BAXTER: Je désire demander...

M. l'ORATEUR: La motion n'est pas discutable. Nous allons nous former immédiatement en comité et l'honorable député pourra poser sa question.

(La motion est adoptée.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion du projet de résolution.

L'hon. M. BAXTER: Je voudrais savoir s'il s'agit d'une simple prorogation de délai afin de profiter d'une période financière plus prospère ou si c'est l'intention des deux gouvernements de faire continuer les travaux. Les questions de chemins de fer sont si fréquemment discutées entre eux qu'il serait bon d'arrêter une ligne de conduite qui permît de continuer la voie jusqu'au terminus qui lui était destiné en premier lieu. Il s'agit aussi de savoir si on pourrait faire des arrangements avec le Pacifique-Canadien de façon que sa ligne traversant l'état du Maine puisse être détournée afin que le transport des marchandises de le la région occidentale du Nouveau-Brunswick ainsi que de celles du Pacique-Canadien pût se faire par l'exploitation collective de cette voie, car elle est mieux construite et a des rampes plus douces. Ce qui a été construit de cette ligne se conforme à la moyenne des rampes du Transcontinental. Je n'ai pas l'intention de discuter longuement la triste histoire de cette voie ferrée que la guerre a empêché de terminer, ni sa désastreuse improductivité, la ligne n'étant pas terminée, ce qui a pour résultat d'ajouter un million tous les quatre ans à la dette consolidée du Nouveau-Brunswick. La moyenne des déficits est d'environ $250,000 par an. La province est incapable de faire face à ce déficit sur ses revenus et, par conséquent, il se capitalise tous les ans, ce qui entraîne des obligations futures plus lourdes et je décris les choses exactement en disant que notre dette consolidée s'augmente tous les quatre ans d'un million en chiffres ronds. Je crois que la province pourrait être libérée de ce fardeau si, la coopération des deux gouvernements assurait l'achèvement de cette ligne. Cela fournirait une partie beaucoup plus essentielle et plus utile du réseau de l'Etat que le Transcontinental-National qui a été tracé au hasard à travers la province du Nouveau-Brunswick et est pour le moment presque sans trafic — de fait, il est à peine exploité. Cette voie traverse un pays splendide, peut desservir un grand nombre de villes et villages prospères et je suis d'avis que ce serait une belle occasion pour le ministre de démontrer ce principe d'exploitation collective et de réduire par conséquent les frais des deux grands réseaux. Je demanderai au ministre qu'en me répondant il ait la bonté de me dire s'il y a quelque chose de fondé dans les rumeurs que nous avons entendues au Nouveau-Brunswick au sujet de l'acquisition du chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean par le National-Canadien. Des pièces ont été déposées il y a quelque temps, et nos dossiers ne contiennent rien autre chose que la correspondance échangée entre les gouvernements, lors de la construction de cette ligne, et un autre mémoire transmis par le premier ministre Foster, peu après son avènement, dans lequel il expose très clairement le point de vue de la province. Des hommes publics du Nouveau-Brunswick ont dit que ceci était matière à négociation de vive voix. Nous voudrions tout de même savoir ce qui s'est dit, où en sont rendus ces pourparlers de vive voix, quelles sont les perspectives d'entente, et à quelle solution on arrivera relativement à cette question d'un si grand intérêt pour toute la province.

L'hon. M. GRAHAM: Je crains de ne pouvoir répondre à toutes les questions que me pose mon honorable ami. Je puis dire en réponse à la première qu'il s'agit simplement ici de proroger de deux ans la loi confirmant les ententes intervenues entre les deux gouvernements.

L'hon. M. BAXTER: Une affaire de forme, simplement?

L'hon. M. GRAHAM: Une simple prorogation de deux ans. Depuis que la loi a été adoptée le délai de parachèvement des travaux de construction, donnant droit à la subvention est périmé. A ce propos, j'ai été surpris d'apprendre, ces jours derniers seulement, que la loi votée par cette Chambre il y a deux ans et prorogeant de deux ans le délai de parachèvement des travaux, n'est jamais parvenu au Sénat. L'on ne peut reprocher à l'autre Chambre d'avoir repoussé ce bill, qu'il n'a jamais reçu, ainsi que je l'ai appris tout récemment. Les légistes de la couronne disent que cette loi ressuscite l'autorisation et lui assure deux ans d'existence. Il ne fait pas le moindre doute que l'intention première fût de construire cette partie de la voie, qui était comprise dans l'entente intervenue entre le Dominion et la province du Nouveau-Brunswick, vers 1916 je crois, en vertu de laquelle le Gouvernement antérieur s'engageait à construire une ligne et l'Intercolonial à l'exploiter. C'est l'Intercolonial qui exploite actuellement le chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean, et si la province doit payer un quart de million d'intérêt par année sur le prix de construction, il en coûte à peu près un quart de million aussi au Dominion pour l'exploiter. C'est un état de choses aussi sérieux pour le chemin de fer national que pour la province du Nouveau-Brunswick. Quant à la correspondance et aux négotiations verbales, le gouverne-

ment du Nouveau-Brunswick soutient vivement que le devoir du Dominion est d'acquérir ce bout de ligne. D'après mes renseignements, et je suis en état de savoir, ce me semble, les négociations n'en sont pas au point où le Gouvernement fédéral s'est engagé à l'acheter. L'on croit que les embranchements proposés, et qui seront construits je crois, par le National-Canadien, augmenteront passablement, même considérablement, le trafic sur le chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean.

L'hon. M. BAXTER: Sur une petite partie.

L'hon. M. GRAHAM: Ce qui ajoutera d'autant au revenu du chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean.

L'hon. M. BAXTER: Si ça sert à quelque chose, ce sera à diminuer le déficit.

L'hon. M. GRAHAM: Cela aidera à diminuer le déficit dans les deux cas. Je n'en puis dire davantage; je crois que cela répond à la question de mon honorable ami. Je ne puis engager l'avenir, mais je dois dire que le National-Canadien ne peut guère se permettre d'entreprendre de nouvelles obligations.

L'hon. M. BAXTER: Que le ministre me permette de lui poser cette autre question: serait-il disposé à discuter une sorte d'entreprise collective, par le Dominion et la province probablement, en vue de prolonger cette ligne jusqu'à son terminus nord primitivement projeté, et à proposer en même temps au Pacifique-Canadien l'usage collectif de cette ligne, afin que tout le trafic du port de Saint-Jean, soit par le Pacifique, soit par ce chemin de fer passse en territoire canadien.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas saisi les premières paroles de mon honorable ami. Ce serait dans le but d'éviter cette partie de la voie qui se trouve dans le Maine?

L'hon. M. BAXTER: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Je me ferai un plaisir de communiquer les remarques de mon honorable ami aux présidents des deux réseaux.

L'hon. M. BAXTER: Merci.

M. CALDWELL: Il y a un autre aspect peut-être aussi important et qui ne manque pas d'aussi bonnes raisons. Il y a au nord de Centreville un territoire de trois cents milles carrés probablement qui se trouve actuellement isolé pendant au moins quatre mois de l'année et que cette ligne desservirait. C'est un état de choses très grave que je désire exposer clairement au ministre et à la Chambre. Cette section du Nouveau-Brunswick située à l'ouest du fleuve Saint-Jean, entre ce fleuve et la frontière américaine et au nord de Centreville est celle dont je veux parler. Pendant tout près de quatre mois de l'année les cultivateurs et les producteurs ne peuvent atteindre le Pacifique-Canadien qu'en parcourant une longue distance. Un pont permet de traverser le Saint-Jean à Florenceville et un autre à Andover. Entre ces deux endroits la voie du Pacifique suit la rive sud du fleuve. C'est un grand cours d'eau et pendant une couple de mois à l'automne, au moment de la formation du pont de glace, les cultivateures ne peuvent passer avec leurs attelages. C'est l'époque où le cultivateur doit vendre ses produits s'il veut être en mesure de payer ses comptes qui viennent dus vers le 1er janvier. Mais c'est précisément pendant ce temps, de la fin des travaux d'automne au commencement de l'année, que le passage du fleuve est presque impossible. Le même état de choses se produit au printemps lorsque la glace se désagrège: on ne peut traverser. Le fleuve prend des proportions énormes au printemps et la crue des eaux et le flottage du bois aggravent la situation. Ce n'est que vers la mi-mai ou quelquefois même vers le 1er juin qu'il est possible aux bateaux passeurs de traverser avec des attelages et des chargements complets. A cette époque, le cultivateur est occupé aux travaux du printemps et les pommes de terre qu'il aurait pu transporter ne valent plus rien pour le marché. C'est une condition sérieuse pour les habitants de cette région, que l'on désigne sous le nom de jardin de la province, pour ce qui est de l'agriculture du moins. Toute la région est colonisée; les cultivateurs ont remplacé la forêt par des fermes magnifiques au prix d'énormes sacrifices. Mais comme le chemin de fer dont il est maintenant question n'a pas été terminé, un grand nombre des cultivateurs ont vendu leurs propriétés à prix réduits, vu la difficulté d'atteindre les marchés.

Si le chemin de fer Saint-Jean-Québec a terminé l'année avec un déficit, on peut dire que c'est dû en partie au fait que l'on n'a pas terminé cette voie. Naturellement, le trafic que devrait recueillir cette voie passe forcément par le Pacifique-Canadien à une époque de l'année où le cultivateur peut difficilement placer ses produits sur le marché. Il y a quelques années, j'accompagnais une délégation auprès du gouvernement du Nouveau-Brunswick dans le but de presser le parachèvement de la section nord de la voie entre Centreville et Grand-Falls; on avançait alors deux arguments contre ces travaux. L'un, que le coût des travaux était trop élevé et l'autre, que nous n'avions aucun raccordement avec le Maine-Central, ce qui constituait plus ou moins un désavantage, vu la difficulté de ramener les wagons vides et la concurrence des

prix de transport du Pacifique-Canadien qui était maître de la section de la voie entre Vanceboro et Fredericton et Vanceboro et Saint-Jean. En d'autres termes, si ce raccordement n'était pas construit nous remplirions simplement le rôle d'agents du trafic des marchandises pour le Pacifique-Canadien. De fait, le premier ministre du Nouveau-Brunswick, l'honorable M. Foster alors, nous dit que si nous réussissions à décider le gouvernement fédéral à construire le raccordement entre la voie du Québec et Saint-Jean et celle du Maine-Central, la province n'hésiterait pas à compléter la section nord du Québec et Saint-Jean avec l'aide d'une subvention du Dominion. J'étais nouveau député à Ottawa alors, mais je me ménageai une entrevue avec le ministre des Chemins de fer de l'époque, le docteur Reid, entrevue à laquelle se trouvaient le président du chemin de fer Québec et Saint-Jean et celui du chemin de fer Eastern Maine. Il fut convenu que le docteur Reid présenterait l'année suivante un bill autorisant la construction du raccordement. L'année suivante, cependant, lorsque le rapport des opérations des chemins de fer fut soumis à la Chambre on avait un déficit énorme et le docteur Reid refusa de présenter le bill promis. Il déclara, avec raison peut-être, que le déficit était trop élevé pour lui permettre d'entreprendre ces travaux et de présenter le bill. Le ministre actuel des Chemins de fer (M. Graham) a soumis en deux occasions un bill à cet effet qu'il a fait adopter par la Chambre, malgré la forte opposition, je dirai, d'au moins un des représentants de Saint-Jean, qui donnait pour raison que l'on allait nuire au port de cette ville. Je n'ai jamais pu voir comment, car ce raccordement n'enlèvera pas le moindre trafic à Saint-Jean; je ne vois pas comment la chose pourrait se faire, car aucun trafic ne passe aujourd'hui par le port de Saint-Jean qui ne continuerait pas d'y passer même après la construction de ce raccordement. Le parachèvement de cette section signifie simplement qu'une partie du trafic qui passe sur l'Intercolonial en route pour la Nouvelle-Angleterre prendrait la voie du National-Canadien à Vanceboro au lieu de celle du Pacifique-Canadien.

J'espère que l'on ne s'opposera pas à ce bill. Je sais de bonne source que les autorités du Nouveau-Brunswick sont disposées à entreprendre la construction de leur partie des travaux et elles espèrent sincèrement que le Gouvernement fédéral fera sa part. Je crois que c'est la seule chose logique que puisse faire le Gouvernement. Dans sa situation actuelle, ce chemin entraîne une perte d'un quart de million par année pour le gouvernement du Dominion et autant pour le gouvernement provincial; dans huit ans, ces pertes accumulées s'élèveront à 4 millions, somme suffisante pour compléter le chemin et le rendre rémunérateur, alors qu'il n'est aujourd'hui qu'un fardeau. Mon opinion sincère est que, si l'on continuait ce chemin jusqu'à Grand-Falls pour le faire raccorder avec le Transcontinental à cet endroit et le chemin reliant Kingsclear à Vanceboro ou peut-être Harvey, et ensuite sur le Pacifique-Canadien à partir de cet endroit, non seulement on paierait les frais d'exploitation et l'intérêt sur le coût de construction, mais on arriverait aussi à payer les frais de premier établissement. Je suis bien convaincu de la chose. Demeurant dans le voisinage immédiat, j'ai une très bonne idée de toute la situation. J'espère donc que le projet de loi autorisant ce prolongement sera adopté. (Rapport est fait sur le projet de résolution qui est adopté.)

L'hon. M. GRAHAM demande à déposer un projet de loi (bill n° 110 tendant à autoriser la prorogation du délai pour l'achèvement du chemin de fer Saint-Jean-Québec entre Centreville, dans le comté de Carleton, et Andover, dans le comté de Victoria (Nouveau-Brunswick). (La motion est adoptée.)

Le projet de loi est lu pour la 1re et pour la 2e fois, examiné sommairement en comité général, lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION ET ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES ANIMAUX DE FERME ET DE LEURS PRODUITS

L'hon. M. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture) propose à la Chambre de se former en comité général pour étudier le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des animaux de ferme et de leurs produits, chapitre 18 des Statuts de 1923, en établissant des dispositions pour

(*a*) faciliter les affaires dans les abattoirs en décrétant que tous les fonds reçus par suite de ventes d'animaux de ferme effectuées par une firme de commissionnaires au nom du propriétaire de ces animaux seront déposés à un compte de commisson d'expéditeur d'animaux de ferme, au lieu de l'être en fiducie au compte de l'expéditeur comme à l'heure actuelle;

(*b*) pourvoir aux permis des acheteurs, collecteurs et marchands d'œufs et des exportateurs d'animaux de ferme, de viande, de volaille, d'œufs et de laine;

(*c*) modifier le droit de réglementer la manière dont les œufs jugés impropres à la consommation humaine seront évalués et dont on en disposera.

(La motion est adoptée.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion du projet de résolution.

Sur l'alinéa *a*:

L'hon. M. MOTHERWELL: La plupart des députés agriculteurs se rappelleront que antérieurement aux deux dernières années on se plaignait beaucoup de ceci: lorsque des acheteurs d'animaux de ferme parcouraient les campagnes, achetant les animaux et payant avec

des chèques, on constatait que, dans certains cas, les chèques, rendus à la banque, n'y étaient pas acceptés. L'acheteur avait ordinairement de l'argent à la banque au moment de son départ, mais peut-être la banque trouvait-elle qu'il y avait quelque autre réclamation contre cet homme et alors elle faisait servir ce compte à son propre usage ou à l'usage d'une autre personne. C'est pourquoi l'on essaya, il y a deux ans, de prévenir cette éventualité en exigeant que tous les fonds employés pour acheter les animaux de ferme fussent déposés au crédit de l'acheteur dans ce qu'on appelle un compte en fiducie qui serait consacré uniquement à cette fin. On voulait ainsi remédier à la difficulté dont on se plaignait, mais on a constaté qu'il est impossible d'y remédier de cette façon sans violer les pratiques usuelles de l'administration des fonds en fiducie.

Les légistes prétendent que, lorsqu'un animal est vendu à un acheteur, l'argent consacré à l'achat de cet animal ne peut être employé tant que l'animal n'a pas été revendu par l'acheteur et le produit de cette vente déposé dans ce compte en fiducie. La chose est impossible et l'on n'a pas remédié à la difficulté. En conséquence, au lieu d'obliger l'acheteur à déposer son argent à un compte en fiducie dont il semble difficile de le retirer pour les fins désirées, les légistes nous avisent qu'il est préférable de placer l'argent à un compte de commission d'expéditeur d'animaux de ferme, et qu'alors le but sera atteint. Tel est le but de l'alinéa *a* du projet de résolution. Il remédie à la difficulté du compte en fiducie, système que nous n'avons pas trouvé bien meilleur que l'ancien. On ne s'est pas beaucoup plaint du régime du compte en fiducie, mais si ce procédé avait jamais été attaqué, on aurait constaté que nous violions les coutumes régissant l'administration des fonds en fiducie. Voilà la raison de cette modification.

M. GOULD: Ceci regarde-t-il les fonds reçus pour les expéditions coopératives? Sont-ils déposés à des comptes d'expéditeur et les chèques sont-ils alors faits à l'ordre des individus qui ont organisé les expéditions coopératives?

L'hon. M. MOTHERWELL: Je ne crois pas qu'il se soit présenté de difficultés de ce côté. Nous avons essayé cette méthode du compte en fiducie, mais en le faisant, nous avons violé une autre partie de la loi.

M. GOULD: J'ai posé cette question parce que, dans le passé, des particuliers à qui avaient été expédiées des consignations collectives ont déposé le produit de la vente de ces bestiaux à leur compte particulier et il en est résulté parfois que ceux qui avaient organisé l'expédition collective ne reçurent pas leur argent.

L'hon. M. MOTHERWELL: Cette disposition empêchera la répétition de tels agissements.

M. JELLIFF: Cette mesure sera-t-elle soumise également au comité de l'agriculture?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui. Tous ces projets de loi lui seront renvoyés.

M. JELLIFF: L'un de ces chèques que le ministre a décrits fut déposé dans l'un de mes casiers, chez moi, pendant six ou huit ans. Plusieurs chèques que j'aurais dû recevoir allèrent à la banque. J'espère que cette modification nous protégera suffisamment.

M. MacLAREN: Le ministre a-t-il examiné l'opportunité d'employer des chèques acceptés? Il me semble que ce serait une méthode très simple d'assurer le paiement au propriétaire du bétail. Un tel chèque ne peut être remboursé qu'à la personne qui l'a reçu et l'on retient des fonds à cette fin.

L'hon. M. MOTHERWELL: Dans ce cas, chaque chèque devrait être accepté et l'acheteur devrait aller à la banque pour faire accepter le chèque. Cela ne résoudrait le problème que pour un chèque en particulier.

M. KELLNER: Je ne vois pas comment cette résolution se rapporte en aucune façon à l'acheteur. Elle n'a trait qu'au commissionnaire. Si un particulier achète des bestiaux, il sera tout aussi libre, sous l'empire de cette résolution, de donner un chèque sans provisions qu'il l'est maintenant.

L'hon. M. MOTHERWELL: N'importe qui peut donner un chèque sans valeur s'il veut en prendre le risque; mais la résolution a pour but de mettre fin à la pratique, fort commune dans le passé, pour une banque d'inscrire tout billet en souffrance au débit du compte d'un particulier. Si l'on donne à une banque un effet que l'on n'honore pas à l'échéance, le montant en est débité à son compte. Cela peut prendre tout le reliquat du compte et il ne resterait pas de fonds pour honorer les chèques qui seront présentés. La présente disposition a pour but de créer un compte absolument distinct du compte particulier.

M. SALES: Un compte de commission seulement?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui.

M. KELLNER: Voilà le point. Si un particulier achète des bestiaux, cette disposition ne l'atteint pas. S'il est commissionnaire, elle l'atteindra.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ai traité toute cette question il y a deux ans; l'honorable représentant de Macleod (M. Coote) a bien voulu m'aider. Nous étions tous dans l'embarras et je consultai mon honorable ami. Je dirai en sa faveur qu'il me donna un avis que tous deux nous considérions recommandable et nous avons tenté de le mettre en pratique. Les jurisconsultes de la Chambre ne semblaient pas pouvoir trouver une solution. Mon honorable ami était banquier et nous élaborâmes cette méthode ensemble; mais nous avons rencontré une autre difficulté et cette disposition a pour but de la tourner.

M. MARTELL: Si le ministre avait d'abord demandé l'avis des députés qui sont avocats il n'aurait pas rencontré cette difficulté.

L'hon. M. MOTHERWELL: Peut-être. Les avocats sont parfois utiles.

M. COOTE: Puisque le ministre a mentionné mon nom...

L'hon. M. MOTHERWELL: Je ne me plains pas; nous pensions tous les deux, si je ne me trompe, que c'était parfait.

M. COOTE: Je pense encore que la loi actuelle est satisfaisante. Elle cause peut-être quelques ennuis aux commissionnaires, et c'est pourquoi ils demandent une modification. La présente loi, qui force le commissionnaire à déposer les fonds dans un compte spécial, offre une garantie plus sûre au propriétaire des bestiaux que lorsque les fonds seront déposés simplement dans un compte de commission d'expéditeur de bétail. En vertu de la loi actuelle, si un commissionnaire employait l'argent pour tout autre fin, il commettrait un abus de confiance. En même temps, elle empêche la banque de débiter un effet que cet homme peut devoir à la banque à son compte spécial. Le ministre a raison de dire qu'on le faisait autrefois, et c'est pourquoi la présente loi fut adoptée il y a deux ans. Certaines compagnies de commissionnaires de Calgary et Winnipeg avaient perdu de l'argent sur l'achat et la vente des bestiaux. Ils étaient endettés envers la banque. Quand l'une de ces compagnies recevait une consignation de bestiaux, elle déposait les produits de la vente à la banque et donnait un chèque au propriétaire des bestiaux, mais avant que ce dernier pût se faire rembourser le chèque, la banque avait débité l'effet souscrit par la compagnie. La banque avait pris les produits de la vente des bestiaux pour solder la dette des commissionnaires, ce qui était une méthode déloyale et, à mon sens, malhonnête.

[M. Kellner.]

La loi actuelle prohibe absolument cette coutume. Autant que je puis m'en rendre compte, cet amendement est formulé pour plaire aux commissionnaires, qui ont subi des ennuis du fait de la législation telle qu'elle est présentement. J'ai écrit à la Western Stock Growers' Association pour savoir ce que l'on en pensait, et il n'est venu aucune opposition. Alors quant à moi, je ne m'oppose pas, non plus à ce que le bill soit soumis au comité. C'est à la demande de cette association que je me suis occupé de cette affaire la première fois et j'ai fait tout en mon pouvoir pour faire voter une loi protégeant les expéditeurs de bestiaux. Telle qu'elle est, la loi nous donne cette protection; c'est ma conviction et les commissionnaires s'en sont bien trouvés depuis deux ans. C'est pourquoi, au comité de l'Agriculture, on devrait exiger des agents commissionnaires ou de ceux qui réclament les modifications à la présente loi, la raison de leur demande, car d'après moi elle protège bien les expéditeurs.

L'hon. M. MOTHERWELL: Monsieur le président, je puis donner l'assurance au comité que ce projet sera étudié sous ses divers aspects et qu'il sera donné à chacun d'émettre son opinion quant à ces modifications pour que tout soit bien fait. Il arrive parfois qu'en voulant faire disparaître une difficulté, on en fasse surgir une autre; c'est ce que nous voulons éviter. Il en est une précisément ici, alors en faisant venir devant le comité le commissaire de l'industrie animale et d'autres experts nous parviendrons à découvrir où se trouve la défectuosité. Je sais gré à mon honorable ami de MacLeod (M. Coote) de son concours jusqu'ici; s'il veut s'en donner la peine je suis certain que nous arriverons, au comité, à mettre les choses au point.

(Le paragraphe *a* est adopté.)

Sur le paragraphe *b*:

L'hon. M. MOTHERWELL: Depuis la rédaction de ce paragraphe nous avons pris conseil du département de la Justice et on nous a dit qu'il n'appartenait qu'aux autorités provinciales d'accorder des permis. Alors je demande à supprimer ce paragraphe.

M. GARLAND: Avant d'en venir là, puis-je savoir du ministre pourquoi les autorités fédérales ne pourraient-elles pas accorder des permis aux exportateurs de bestiaux, de viandes, de volailles, d'œufs et de laine? Je puis comprendre que cette disposition puisse être de nul effet pour les acheteurs, mais c'est mon avis que l'octroi d'un permis aux exportateurs devrait être du ressort des autorités fédérales.

L'hon. M. MOTHERWELL: L'octroi de ce permis est d'ordinaire dans les attributions

du gouvernement provincial, à moins qu'il ne s'agisse d'une affaire déclarée d'utilité générale pour tout le pays. Je sais bien qu'il est avantageux pour tout le pays qu'on n'exporte que des bons œufs; je ne pense pas quand même que nous puissions nous faire attribuer ce droit de permis. Mon honorable ami de Bow-River (M. Garland) peut être convaincu que j'ai été peiné d'apprendre cela, car nombreux sont ceux qui ruinent presque notre commerce en exportant de la mauvaise marchandise, et ces gens sont des exportateurs d'œufs ou d'autres produits. Au moyen d'un système de permis nous pourrions les atteindre. Ce régime était en vigueur sous la loi des mesures de guerre, mais durant la guerre vous pouvez faire beaucoup de choses que vous ne pourriez pas faire aujourd'hui.

M. CHURCH: Monsieur le président, le ministre retire ce paragraphe parce que le département de la Justice a décidé qu'il empiétait sur les attributions provinciales ou municipales. Or, selon moi, s'il repassait les diverses lois appliquées par son département ils les découvriraient remplies de dispositions semblables que le ministre de la Justice déclarerait illégales et en dehors de la juridiction de ce Parlement.

M. GARLAND: Monsieur le président, le ministre a bien catégoriquement prétendu qu'il appartenait aux autorités provinciales d'accorder des permis aux vendeurs, aux collectionneurs et aux exportateurs d'œufs; mais je soutiens que les denrées dont il est fait mention au paragraphe *b* ne sont pas vendues de province à province, mais du Dominion à un autre pays: il s'agit donc d'un commerce national. Je proposerais donc de retrancher les mots "vendeurs, collectionneurs et exportateurs d'œufs" afin de permettre l'octroi du permis aux exportateurs de bestiaux, de viandes, de volailles, d'œufs et de laine. En ce faisant le ministre aurait l'avantage de protéger les pays importateurs contre les exportateurs mal intentionnés, et de même protéger nos producteurs contre les mauvais agissements de ces gens.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'agrée la proposition de de mon honorable ami, monsieur le président; nous sommes absolument du même avis. Seulement, j'ai renvoyé l'amendement au département de la Justice pensant bien que nous avions le droit de nous occuper des exportateurs. Je n'ai pas sous la main le texte de l'opinion du département de la Justice; je puis dire, toutefois, qu'en substance, son opinion se rapporte à tous les exportateurs. J'aimerais à reprendre cette question et la discuter plus à fond.

M. le PRESIDENT: Le paragraphe peut être amendé au comité de l'Agriculture. Ce texte ne fait qu'indiquer le principe à consacrer...

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui, qu'on le laisse tel quel.

(Le paragraphe *b* est adopté.)

Sur le paragraphe *c*:

M. CALDWELL: Cela me paraît être une répétition de services, car dans la province du Nouveau-Brunswick, le gouvernement provincial exerce déjà cette surveillance.

L'hon. M. MOTHERWELL: Il y a là une ligne de démarcation très subtile et il faut parfois des rayons X très puissants pour découvrir où finissent les pouvoirs du Dominion et commencent ceux des provinces. Les mauvais œufs ont une valeur commerciale pour le tannage de certains genres de cuir et se vendent à cette fin, je crois, un dollar la caisse. Mais les tanneries ne les consomment pas tous et nous voulons établir des règlements permettant la destruction de cet excédent dans un incinérateur ou par un autre mode à prescrire. Nous constatons que certaines personnes sans scrupules abusant des règlements qui tolèrent par caisse cinq œufs en dehors du classement, y substituent ce nombre de mauvais œufs et réalisent un profit correspondant. Nous désirons établir la réglementation la plus rigoureuse possible afin d'empêcher toute tentative délibérée de remettre en vente des œufs mauvais et désignés comme impropres à la consommation. Ce n'est pas une tâche facile, mais nous voulons toute l'autorité possible.

M. CALDWELL: Cette mesure a mon entière approbation; ils s'agit simplement de savoir quelle autorité doit agir en l'espèce. On doit convoquer une conférence, cet été, entre les provinces et le Gouvernement fédéral et dans une seule conférence je doute que les délégués puissent traiter toutes les questions à étudier. On devrait fixer les lignes de démarcation touchant les pouvoirs législatifs et l'impôt entre le Dominion et les provinces, et l'une des choses à considérer c'est de savoir jusqu'où va l'autorité du Dominion et des provinces en pareilles matières.

L'hon. M. MOTHERWELL: Lors de la refonte de la loi, il a deux ans, nous avions conscience de frôler le mur d'assez près sur certains points, et, pour éviter la possibilité d'un empiétement je me suis mis en relations avec toutes les provinces, leur recommandant, au cas où nous usurperions leurs pouvoirs, d'adopter une loi dans le même sens et d'obvier ainsi à la difficulté. Là où

il y a chevauchement de l'autorité fédérale et provinciale et où l'on croit désirable que l'autorité fédérale légifère, les provinces consentantes peuvent déléguer leur autorité au Dominion. Trois provinces, je crois, l'ont fait touchant toutes les dispositions de cette loi-ci.

M. CALDWELL: Là ou les provinces consentent à coopérer, ont-elles des inspecteurs de leur choix à cette fin?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, c'est une inspection fédérale.

M. CALDWELL: Nous avons un département de la Santé et il paraît trop coûteux à la population du Nouveau-Brunswick. C'est pour cela qu'on exprime l'avis que le haut personnel de ce ministère pourrait travailler davantage en ce sens et contribuer ainsi à compenser les traitements reçus. Comme de raison, cette surveillance ne doit gêner en rien l'exercice de leurs fonctions déterminées ou leur responsabilité propre.

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

L'hon. M. MOTHERWELL demande à déposer un projet de loi (bill n° 111), modifiant la loi concernant les animaux de la ferme et leurs produits.

Cette motion est adoptée.

Le projet de loi est lu pour la 1re et 2e fois et renvoyé au comité de l'Agriculture.

SUITE DE LA DISCUSSION DES CREDITS

La Chambre se forme en comité et passe à la suite de la discussion des crédits.

Travaux publics imputables sur le capital.—Département de la Marine,—chenal du fleuve Saint-Laurent,—entretien et exploitation de la flottille de dragueurs, $1,663,000.

M. GARLAND (Bow-River): Quelle est l'explication de cet accroissement très considérable?

L'hon. P. J. A. CARDIN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je fais peut-être aussi bien de lire la note relative à ce crédit:

Ce crédit est proposé pour la continuation des travaux de creusage et d'élargissement du chenal maritime du Saint-Laurent, entre Montréal et la Pointe-au-Père, ainsi qu'à l'extension et l'accélération de ces ouvrages.

Nous avons inscrit une somme de $613,000 dans le budget principal de l'exercice 1924-1925 aux fins d'entretenir et d'exploiter la flotte alors en service, et dans les crédits supplémentaires une somme additionnelle de $350,000 a été votée pour remettre en état de service des navires supplémentaires mis de côté depuis quelques années, en prévision d'une extension de travaux durant le saison prochaine.

Nous évaluons à $1,010,000 la somme requise pour l'entretien et la mise en activité de la flotte agrandie, la saison prochaine, y compris $200,000 pour travaux de nuit. Nous prévoyons aussi le débours de $653,000 pour la remise en état de service des navires abandonnés, outre ceux auxquels nous avions destiné quelques-uns des crédits supplémentaires, l'an dernier, et pour la construction de plusieurs nouveaux bateaux.

Avant la guerre, nous dépensions beaucoup pour entretenir, creuser et élargir le chenal maritime du Saint-Laurent, de Montréal à la Pointe-au-Père, mais à cause de la guerre, nous avons retiré du service et ancré plusieurs navires et dragues dans le port de Sorel et suspendu la plus grande partie des travaux. Après la guerre, le travail a été repris un peu. Au début, on devait approfondir le chenal du Saint-Laurent à 30 pieds, mais vers 1910 on décida de le creuser à 35 pieds de profondeur. Ces travaux n'ont pas été conçus dans le but de favoriser particulièrement Montréal ou toute autre partie de la province de Québec, mais bien pour améliorer la voie maritime du Saint-Laurent, si importante au commerce, et c'est notre avis que l'intérêt national exige l'exécution et la continuation des travaux. En outre, les compagnies de navigation et l'association des pilotes nous ont adressé depuis longtemps des plaintes sur l'état du fleuve. Même si l'on mettait à l'œuvre tous les bateaux dragueurs employés avant la guerre il faudrait dix ans pour exécuter le programme de donner au Saint-Laurent une profondeur uniforme de 35 pieds.

Il est de toute première importance de faire ce dragage. Cela a été reconnu par tous les gouvernements antérieurs qui y ont consacré des sommes considérables. Pour ces motifs, et à la suite des plaintes communiquées au département, le Gouvernement a cru devoir affecter un crédit plus grand que celui de l'année dernière à l'exécution de ces travaux, étant donné que malgré toutes les meilleures intentions du monde et l'augmentation de l'allocation, on ne peut guère exécuter le programme avant dix ans.

M. GARLAND (Bow-River): Comment le programme s'exécute-t-il? Est-ce graduellement, section par section?

L'hon. M. CARDIN: Les travaux sont répartis sur cinq sections. La 1re, de Montréal à Sorel, 45 milles; la 2e, de Sorel à Bastican, 36 milles, sans comprendre le lac Saint-Pierre; la 3e, le lac Saint-Pierre, 26 milles; la 4e, de Bastican à Québec, 59 milles; la 5e, de Québec au cap à l'Oie, 66 milles.

M. GARLAND (Bow-River): Ce que j'aimerais à savoir, c'est si les travaux s'exécutent dans toute l'étendue du fleuve en même temps.

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. GARLAND (Bow-River): D'où vient la nécessité de creuser le chenal à une telle pro-

fondeur? Est-ce que les navires qui remontent le Saint-Laurent sont toujours de plus en plus gros?

L'hon. M. CARDIN: C'est un fait que les navires sont construits plus gros. Mais même pour la navigation ordinaire, l'approfondissement du chenal est nécessaire, afin qu'il soit connu que la voie du Saint-Laurent est obsolument sûre et que personne n'aurait raison de réclamer. On se plaint des tarifs d'assurance sur les cargaisons et les navires. Tout le Canada a intérêt à l'amélioration de la voie maritime du Saint-Laurent qui permettra de faire réduire le prix de l'assurance. Plus le chenal est profond plus sûr est le bâtiment qui y passe.

M. LADNER: Allez-vous augmenter le nombre des dragues ou celles qui travaillent actuellement vont-elles être mises à de nouvelles tâches?

L'hon. M. CARDIN: Nous augmentons le nombre des bateaux dragueurs en service. Ce ne sont pas de nouvelles dragues; mais elles avaient été retirées pendant la guerre. On les a fait réparer et l'on y emploiera une équipe de jour et une équipe de nuit.

M. KNOX: Le ministre dit que le port de Québec est fréquenté par de plus gros navires et que ces travaux sont nécessaires. Mais n'est-ce pas un fait que le dragage se continue jusqu'à Montréal?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. KNOX: Est-ce qu'on emploie la nouvelle méthode de pilotage au moyen d'un câble traîné dans le fond du chenal?

L'hon. M. CARDIN: Non.

M. GARLAND (Bow-River): Je ne suis intéressé ni en faveur de Montréal ni en faveur de Québec. Je ne conseillerais pas de favoriser plus l'un que l'autre port; mais j'aimerais que le ministre explique pourquoi le Canada aurait intérêt à ce que les grands navires remontent jusqu'à Montréal. Pourquoi serait-il nécessaire d'exécuter ces travaux supplémentaires? Ne suffirait-il pas d'obtenir une bonne profondeur de la pointe au Père jusqu'à Québec où les bâtiments laisseraient et prendraient leurs cargaisons? Nous estimons que Québec est un bon port pour l'expédition outre-mer de nos bestiaux.

L'hon. M. CARDIN: Je conviens que le port de Québec est excellent et je prétends qu'il faut l'aider de toutes manières, mais il faut se souvenir que de gros capitaux sont engagés dans le port de Montréal, dans ses institutions commerciales et que c'est le premier port du Canada. Il est nécessaire que le port de Montréal suive les développements modernes exécutés ailleurs. Et je ferai observer que les travaux de dragage ne se poursuivent pas seulement entre Québec et Montréal, mais aussi entre Québec et le cap aux Oies. A venir jusqu'à deux ou trois ans passés, les navires ont utilisé ce que nous sommes convenus d'appeler le chenal du sud, c'est-à-dire qu'ils passaient de côté sud de la Grosse-Ile. Cependant, depuis plusieurs années, le département a fait creuser le chenal du côté nord de la Grosse-Ile et un bon nombre de navires trouvent plus avantageux de passer par ce chenal. Les compagnies maritimes insistent pour que ce chenal soit terminé de sorte qu'une bonne partie du crédit inscrit au budget sera consacrée à l'approfondissement du chenal au nord de la Grosse-Ile. Ces travaux de dragage faciliteront sans doute aux navires l'entrée du port de Québec, mais nous devons entretenir également sur toute sa longueur le chenal dont l'approfondissement a coûté de si fortes sommes par le passé. De fait, quand bien même nous donnerions au port de Québec tout le développement dont il est susceptible en lui assurant tous les avantages possibles, il se trouvera toujours un certain nombre de navires qui remonteront le Saint-Laurent jusqu'à Montréal, à cause de l'importance de ce port comme centre maritime et les grands établissements de commerce qui ont leur siège social dans la métropole du Canada.

M. LADNER: Et si cette somme de $700,000 n'était pas déboursée, le ministre est-il prêt à affirmer sous sa responsabilité que le mouvement des navires dans le port de Montréal ne se ferait pas aussi bien cette année que l'année dernière? Voici où je veux en venir: Les débats qui se sont déroulés ici au cours du dernier mois ainsi que l'attitude du peuple indiquent que l'opinion publique est en faveur de la plus stricte économie. Or, le fait de dépenser une somme de $700,000 pour des travaux de dragage, eu égard à la situation financière du Canada, est de nature à soulever l'opinion publique par tout le pays, à moins que le ministre ne soit en mesure d'établir la raison d'être de cette dépense. Je répéterai ma question au ministre: Est-il prêt à affirmer sous sa responsabilité que la navigation sera interrompue cette année si le département ne débourse pas une partie de cette somme de $700,000?

L'hon. M. CARDIN: Les navires continueront probablement à remonter jusqu'à Montréal quand bien même le chenal resterait en cet état, je le veux bien; mais nous

devons tenir compte des nombreuses plaintes adressées au département à l'effet que l'état du chenal laisse fort à désirer. Si la profondeur du chenal n'est pas suffisante, la navigation offre d'autant plus de dangers et cela fournit une excuse aux compagnies d'assurance de maintenir en vigueur leurs tarifs actuels qui sont très élevés. En réalité, la route du Saint-Laurent se trouve dans une situation désavantageuse en comparaison des routes américaines; de plus, nous recevons constamment des plaintes qu'elle n'est pas aussi sûre que les autres routes.

M. LADNER: Puis-je savoir la source de ces plaintes et si elles sont d'une nature sérieuse? Ces plaintes sont-elles le fait de gens qui réclament des améliorations à propos de tout et de rien?

L'hon. M. CARDIN: Ces plaintes ne viennent pas de gens qui désirent faire faire des dépenses. Les représentants de l'association des armateurs de Montréal viennent souvent à mon bureau et se plaignent de la situation. Les associations commerciales de la métropole sont dans le même cas; de plus, les pilotes qui dirigent les navires entre Québec et Montréal se plaignent très souvent des conditions existantes. Il est arrivé assez souvent, l'année dernière, dans les derniers jours de la saison de navigation, que des navires n'avaient que deux ou trois pieds d'eau sous leur quille en quittant le port de Montréal. Si cette raison n'est pas suffisante pour nous décider à améliorer la situation du chenal, je ne sais quel motif nous pourrions invoquer.

M. LADNER: Est-ce là le seul chenal disponible, ou les navires peuvent-ils suivre une autre route?

L'hon. M. CARDIN: C'est le seul chenal disponible; il n'y a pas d'autre route.

L'hon. M. TOLMIE: Quelle est la profondeur ordinaire du chenal?

L'hon. M. CARDIN: La profondeur moyenne est de 29 pieds et une fraction, je crois.

L'hon. M. TOLMIE: Et à quelle profondeur voulez-vous creuser le chenal?

L'hon. M. CARDIN: A 35 pieds. Une certaine partie du chenal a une profondeur de 30 pieds à l'heure actuelle; mais notre programme comporte une profondeur de 35 pieds sur tout le parcours.

M. JELLIFF: Ces travaux sont-ils exécutés avec l'outillage de l'Etat ou par des gens de l'extérieur, à l'entreprise?

[L'hon. M. Cardin.]

L'hon. M. CARDIN: Les travaux sont exécutés avec l'outillage de l'Etat. Toutes les dragues sont la propriété de l'Etat.

M. GOULD: Le ministre peut-il nous dire si le chenal s'obstrue rapidement par la sédimentation ou d'autre manière?

L'hon. M. CARDIN: On m'apprend qu'il n'est qu'un endroit où il y a eu du remplissage en assez grande quantité et ce n'est pas loin de Trois-Rivières.

M. BROWN: Combien faudra-t-il de temps pour creuser le chenal à une profondeur de 35 pieds?

L'hon. M. CARDIN: Avec le crédit que nous demandons maintenant et la nature de l'entreprise que nous avons en vue, les travaux ne seront pas achevés avant dix ans.

M. GARLAND (Bow-River): Avec le plein montant de $1,600,000 chaque année?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre s'attend-il à quelque augmentation du crédit? En d'autres termes, le ministre veut-il nous indiquer son coût approximatif actuel de tous les travaux?

L'hon. M. CARDIN: Eh bien! s'il est entendu que le tout ne sera pas achevé avant dix ans, il suffit de multiplier le montant actuel par dix.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre peut-il nous dire combien ont coûté les travaux en 1921, 1922 et 1923. Tandis qu'il cherche ce renseignement, je dirai qu'il me répugne de songer à ce qu'il adviendra des finances du pays lorsque nous serons arrivés à Toronto.

M. LADNER: Peut-être continuerons-nous jusqu'à la baie d'Hudson alors.

L'hon. M. CARDIN: Voici quelles ont été les crédits accordés et les dépenses:

Année.	Crédit.	Dépense.
1920-1921..	$508,000	$507,211
1921-1922..	613,000	567,370
1922-1923..	693,000	658,933
1923-1924..	629,540	626,372

M. GARLAND (Bow-River): Franchement, je ne crois pas que le pays soit en état de faire face à une dépense de cette nature. Je ne m'oppose pas à ce que des travaux raisonnables soient faits pour le creusement du chenal afin de le rendre plus sûr mais il sera nécessaire que le ministre nous fournisse de plus amples explications justifiant un creusage général de 35 pieds. Voudra-t-il indiquer à la Chambre quelle a été la proportion de l'augmentation du tirant d'eau des bateaux depuis quatre ans

et quelle sera cette proportion durant les prochaines années pour que nous sachions si cette entreprise est motivée. Quel sera le tonnage des plus gros navires qui passeront dans ce chenal?

L'hon. M. CARDIN: Mon honorable ami ne s'attend certainement pas à ce que je puisse dire quel sera le tonnage des plus gros navires.

M. GARLAND (Bow-River): Mais nous dépensons tout cet argent.

L'hon. M. CARDIN: ...dans dix ans ou même l'année prochaine. C'est ce que nous ignorons. Mais même avec les navires actuels, on se plaint que le chenal n'est pas assez profond et qu'il peut survenir des accidents qu'un gros vaisseau peut s'échouer et bloquer complètement le chenal. Dans quelle position se trouverait le Gouvernement ou le département, si le chenal n'étant pas assez large ou profond, l'un des gros steamers quittait Montréal avec deux ou trois pieds d'eau seulement sous sa quille et s'éloignait considérablement de sa route dans un chenal de pas plus de 500 pieds de large? En quelle posture seraient-ils si cet accident arrivait les plaintes et les remontrances des compagnies d'amateurs et autres ayant été ignorées? Nous tenons à éviter cette calamité. Nous voulons que la route du Saint-Laurent soit sûre. Il ne faut pas que cette route pas plus que le pays soient condamnés parce que nous aurons négligé de rendre la navigation aussi sûre que possible.

M. GARLAND (Bow-River): Je félicite le ministre de son attitude et j'abonde dans son sens. Mais ce n'est pas le point en question. Il s'agit de savoir de quelle profondeur et de quelle largeur doit être le chenal selon lui, et pour quels motifs?

L'hon. M. CARDIN: Il y a plusieurs années, en 1910, je crois, il fut décidé que la profondeur serait de 35 pieds. Des études soigneuses ont été faites, la question a été discutée complètement avec les intéressés, et il a été résolu d'entreprendre les travaux afin de donner au chenal une profondeur uniforme de 35 pieds au lieu de 30. Cette dépense, à nos yeux, est motivée par l'importance du travail et les avantages qui en résulteront non seulement pour les compagnies maritimes mais pour tout le pays en général.

M. GOULD: Le coût des dépenses projetées des dix prochaines années est de $16,630,000. Les travaux une fois terminés feront-ils partie du projet international de l'amélioration des voies d'eau?

L'hon M. CARDIN: Ces travaux en constitueront sûrement une partie essentielle.

M. GOULD: La largeur et la profondeur projetées du chenal seront-elles conformes aux plans relatifs au perfectionnement de la voie d'eau internationale?

L'hon. M. CARDIN: Assurément.

M. GOULD: Ces travaux seront considérés comme faisant partie du programme canadien?

L'hon. M. CARDIN: On peut les regarder comme une contribution canadienne.

M. GOULD: Est-ce là l'intention du département à cette heure?

L'hon. M. CARDIN: Je ne puis dire que nous entreprenons ces travaux actuellement dans le but direct de collaborer à la réalisation de ce projet; seulement, tous ces travaux seront conformes aux plans dudit projet.

M. CARMICHAEL: Je veux obtenir un certain renseignement du ministre. Ces temps derniers il y a eu force discussions entre le Canada et les Etats-Unis, comme entre diverses régions des Etats-Unis, touchant la déviation des eaux des lacs par Chicago et l'abaissement conséquent du niveau des lacs. J'ai même lu que le détournement du débit du lac Michigan par la commission d'hygiène de Chicago avait fait baisser très sensiblement le niveau des lacs depuis quelques années. Est-ce que le niveau du Saint-Laurent en souffre? Le ministre est-il en mesure de communiquer au comité des renseignements sur le niveau du fleuve depuis trois ou quatre ans?

L'hon. M. CARDIN: Il est incontestable que cette déviation a déterminé une baisse du niveau du fleuve, mais il serait difficile d'en préciser l'étendue. Nous avons l'impression, toutefois, que le niveau est plus bas.

M. GARLAND (Bow-River): A quel degré approximativement?

L'hon. M. CARDIN: C'est une affaire de pouces.

M. CARMICHAEL: Il me semble que si le niveau du fleuve en souffre tant soit peu, ce fait devrait fournir un autre argument aux autorités canadiennes dans leur protestation contre ce détournement des eaux. Au meilleur de ma connaissance on n'a jamais fait valoir cette considération; je lui trouve de la valeur.

M. BANCROFT: Le ministre croit-il que pour développer une route commerciale on doive débourser les fonds publics dans une proportion sensiblement plus considérable que le rapport possible? Les chiffres que j'ai devant les yeux me montrent que jusqu'à présent on a déboursé pour le dragage du chenal mariti-

me du Saint-Laurent près de 17 millions de dollars; si on y ajoute les quelque 16 millions qu'on projette de dépenser au cours des dix années à venir on aura décaissé plus de 30 millions pour ce chenal, sans compter les phares, les bouées et les autres installations nécessaires. Je me demande si on a raison de développer une route commerciale quand ce développement coûte trop cher. Ne vaudrait-il pas mieux que les navires se rendissent simplement jusqu'à Québec?

L'hon. M. CARDIN: Nous reconnaissons tous qu'il faut développer le port de Québec et qu'il faut faire les travaux de dragage nécessaires pour y accommoder les navires. D'autre part, on ne peut négliger le fleuve entre Québec et Montréal, car un certain nombre de navires iront toujours à Montréal, vu le grand nombre d'établissements industriels et commerciaux qui s'y trouvent. Et l'honorable député sait que le transport par voie d'eau coûte toujours moins cher que le transport par voie ferrée; donc, plus nous pouvons pénétrer à l'intérieur par eau plus notre avantage sera grand. Je suis convaincu que les dépenses effectuées par le chenal maritime du Saint-Laurent étaient bien justifiées, car en fin de compte ce canal maritime fait un service d'utilité nationale. Par conséquent il me semble qu'on aurait tort de cesser ces traxaux maintenant.

M. BANCROFT: Personne ne s'opposerait au dragage du chenal actuel de Québec à Montréal; seulement, les économies réalisées sur les frais de transport par voie ferrée suffisent-elles à solder le coût du dragage et de l'entretien de cette voie d'eau?

L'hon. M. CARDIN: Nous croyons réaliser ainsi des économies appréciables; c'est la route naturelle.

M. CALDWELL: La présente discussion est intéressante en vue de l'entente proposée entre le Canada et les Etats-Unis touchant le dragage profond du Saint-Laurent jusqu'à la tête des Grands lacs; et puisqu'on signale au ministère le coût énorme de l'entretien du chenal jusqu'à Montréal je crois qu'il pourrait à bon droit hésiter avant de dépenser d'autres fonds même pour étudier la possibilité de creuser le fleuve jusqu'à la tête des lacs. J'ai toujours été et je suis encore d'avis que le moment n'est pas encore venu même d'étudier le sujet. Lorsque notre réseau actuel de voies fluviales ne pourra plus suffire au transport des marchandises de l'Ouest et du Centre au littoral, alors il est possible que cette entreprise devienne nécessaire. Mais j'estime que c'est tellement au-dessus de nos besoins actuels qu'on ne devrait pas dépenser un dollar, même pour étudier le projet en ce moment. Je conviens parfaitement qu'on doive maintenir le chenal à la profondeur voulue jusqu'à Montréal pour le genre de navires qui vont à ce port; mais j'estime, bien que je puisse me tromper, que le port de Québec est plus prêt de Winnipeg que le port de Montréal par voie ferrée. Le transcontinental va en ligne si directe que, d'après mes renseignements, le parcours est moindre entre Winnipeg et Québec qu'entre Winnipeg et Montréal. Le Gouvernement ferait donc bien d'utiliser le chemin de fer aux fins pour lesquelles on nous a dit qu'il avait été construit. De cette façon, le parcours serait moins long de Winnipeg à Saint-Jean en passant par Québec que de Winnipeg à Portland en passant par Montréal. Le Gouvernement actuel veut développer nos ports de l'Est et de l'Ouest et c'est recommandable. Or, voilà d'après moi, un moyen d'y arriver. On n'a jamais fait du Transcontinental tout l'usage qu'on aurait dû en faire, bien que sa pente soit meilleure que celle de n'importe quel autre chemin de fer au Canada et qu'il soit capable d'y faire circuler de bien plus gros convois qu'ailleurs. Je répète que la route est plus courte en allant à Québec et si l'on s'en servait, cela nous éviterait la nécessité de creuser le chenal entre le port de Québec et le port de Montréal à une plus grande profondeur. Telle est mon opinion et j'ai pensé que le moment était bien choisi pour en faire part.

M. McCONICA: Si je comprends bien, on se plaint que les bateaux ne chargent qu'à 40 p. 100 de leur capacité au retour et à 80 p. 100 à l'aller; aussi je ne vois pas qu'il soit absolument nécessaire de creuser le fleuve. Dans tous les cas, il me semble qu'il serait préférable d'adapter les bateaux aux cours d'eau, plutôt que les cours d'eau aux bateaux.

L'hon. M. CARDIN: Le Saint-Laurent n'est pas la plus longue partie de leur parcours. Ils naviguent dans des eaux plus profondes que celles du Saint-Laurent qui ne constitue qu'une petite partie de la distance qu'ils ont à parcourir et nous ne pouvons restreindre la capacité des navires pour la faire concorder avec la profondeur du chenal du Saint-Laurent.

M. KNOX: Lorsque ce programme de dix ans aura été exécuté et que tous ces travaux de dragage auront été faits, faudra-t-il continuer à creuser, pour maintenir le chenal à une profondeur de 35 pieds?

L'hon. M. CARDIN: On n'aura plus besoin de draguer.

M. GOULD: Il s'agit de draguer sur combien de milles en ce moment?

L'hon. M. CARDIN: Sur 81 milles pour la profondeur de 35 pieds.

Le très hon. M. MEIGHEN: A-t-on dragué jusqu'ici sur la base de 35 pieds de profondeur? Autrement dit, n'a-t-on pas dragué jusqu'ici en vue d'un chenal de 30 pieds?

L'hon. M. CARDIN: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: On n'a pas creusé à plus de 30 pieds?

L'hon. M. CARDIN: Si. Sur la première section entre Montréal et Sorel, on a creusé à 35 pieds sur une distance de vingt milles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand l'a-t-on fait?

L'hon. M. CARDIN: On a commencé en 1910 et on a toujours continué.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sur combien de milles a-t-on dragué à cette profondeur?

L'hon. M. CARDIN: Quarante-cinq.

M. CALDWELL: L'honorable député de Kindersley (M. Carmichael) a soulevé une question qui m'a vivement intéressé et qui a beaucoup de rapport avec le dragage du Saint-Laurent. Quelles dispositions le Gouvernement a-t-il prises pour empêcher le détournement de nos eaux dans le canal d'assainissement de Chicago et espère-t-il y mettre fin avec les pourpalers actuellement en cours ou se propose-t-il de prendre des mesures plus rigoureuses? C'est très grave pour notre pays si l'on doit laisser une puissance étrangère détourner nos eaux pendant que nous continuons de creuser de plus en plus ce chenal, car je ne dois pas me tromper en disant que plus vous creusez, plus le dragage devient difficile. On atteint le tuf qui est plus difficile à draguer que le lit ordinaire d'un cours d'eau.

L'hon. M. CARDIN: Des démarches ont été entreprises, non par le département de la Marine et des Pêcheries, mais par celui de l'Intérieur. Le ministre de l'Intérieur s'est occupé de la question. La seule chose que nous ayons faite au ministère de la Marine et des Pêcheries a été de prêter au ministère de l'Intérieur les services de M. Stewart, récemment décédé. Il était à la tête du service des levés hydrographiques du ministère de la Marine et des Pêcheries et il a travaillé pour le ministère de l'Intérieur relativement aux discussions avec les Etats-Unis. Le département de la Marine n'a rien eu à voir là dedans

M. CALDWELL: Est-il vrai, comme l'a laissé entendre l'honorable député de Kindersley, que cette diminution du débit des eaux n'a pas été invoquée comme argument contre la diversion de l'eau des lacs?

L'hon. M. CARDIN: Je pense que cela a fait partie de la protestation parce que feu M. Stewart était parfaitement au courant de toutes ces questions.

M. CALDWELL: L'honorable ministre devrait prendre note de cela et si on n'a pas insisté sur cette diminution du débit, on devrait l'employer comme principal argument.

L'hon. M. CARDIN: Je vais certainement le noter, mais je suis convaincu qu'on a agi.

M. BANCROFT: Tous les travaux relatifs à la construction et à l'entretien du chenal du Saint-Laurent sont-ils exécutés par le département de la Marine et des Pêcheries, ou est-ce que le ministère des Travaux publics n'accomplit pas un travail analogue?

L'hon. M. CARDIN: Les travaux sont exécutés par le département de la Marine et des Pêcheries, seulement.

M. CALDWELL: Le département des Travaux publics fait du dragage dans le Saint-Laurent, peut-être dans des ports.

L'hon. M. CARDIN: Cela ne se rapporte pas au chenal.

M. CALDWELL: Quelle partie du dragage fait-il?

L'hon. M. CARDIN: L'approfondissement des eaux en face des quais. Jamais les Travaux publics ne travaillent au chenal. Leur travail est toujours en dehors du chenal.

M. CALDWELL: C'est le dragage des ports.

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. CALDWELL: Le ministre et le Gouvernement ne pensent-ils pas que le dragage, surtout dans un seul fleuve devrait être accompli par un seul ministère? Je comprends fort bien que s'il s'agissait de la baie d'Hudson le ministre ferait appel à un autre service dont il n'a pas besoin, de sorte que si les bateaux dragueurs restaient gelés là-bas, on n'en manquerait pas pour cela. Mais en ce qui regarde un fleuve comme le Saint-Laurent, je suis convaincu qu'un seul département devrait exécuter tout le dragage. On a souvent répété cela, mais personne n'y fait attention. Tous les ministres admettent qu'il devrait en être ainsi, mais ils oublient vite et il semble n'exister aucun accord entre les départements. Je comprends aussi bien que tout autre les difficultés qui existent pour réunir sous un seul

chef des travaux qui ont été morcelés sous plusieurs, mais le Gouvernement devrait maintenant étudier sérieusement cette question de coordination des travaux afin d'éviter que des travaux s'exécutent deux fois par deux services séparés. Mon intention n'est pas de dérober au député de York-Sud (M. Maclean) sa théorie sur l'inutile répétition des services, mais c'est bien ici que nous devrions la mettre en pratique.

M. GOULD: Au point de vue international, combien estime-t-on qu'il en coûterait par mille pour creuser le chenal.

L'hon. M. CARDIN: Les devis sont préparés non pas sur la base de tant du mille, mais tant de la verge cube.

M. BOYS: C'est, comme je le comprends, partie du programme commencé en 1910. Je vois que le crédit de l'an dernier était de $613,000 et que l'année précédente, il était aussi de $613,000. Les travaux de ces années formaient-ils partie du programme de 1910? Pendant ces années, où a-t-on dragué et quelle quantité? Quel a été le coût moyen par mille?

L'hon. M. CARDIN: L'année dernière on a dragué jusqu'à 1,373,420 verges cubes à un coût moyen de 62 c. ½ la verge cube.

M. BOYS: Si le ministre pouvait exprimer cela en milles, nous le comprendrions mieux. Auparavant, la profondeur était-elle de trente pieds, ou vingt-huit, ou quoi?

L'hon. M. CARDIN: La profondeur moyenne est de vingt-neuf pieds et une fraction.

M. BOYS: Etait-ce la profondeur quand on a commencé l'exécution du programme de 1910 et ce programme demandait-il le creusage du chenal à trente-cinq pieds?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre peut-il dire à la Chambre combien de milles ont été dragués depuis trois ans?

L'hon. M. CARDIN: En 1924, on a dragué, à différentes profondeurs, sur un parcours de 128 milles, en exécution du projet de chenal de 35 pieds.

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien, l'année auparavant?

L'hon. M. CARDIN: Je n'ai pas ces chiffres pour l'année avant, mais je puis donner la quantité de verges si l'on veut.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne nous apprendra pas grand'chose.

M. BOYS: Qu'est-ce que le ministre entend par "profondeur moyenne"? Supposons que le chenal eût 29 pieds de profondeur et qu'il ait maintenant 35 pieds de profondeur, cela veut dire, je présume, qu'on l'a creusé de 6 pieds.

L'hon. M. CARDIN: Le chenal n'est pas de profondeur uniforme. En certains endroits, la profondeur est d'un peu plus de 30 pieds, et en d'autres, de 29 pieds, et comme il faut indiquer la profondeur minimum, nous disons que généralement le chenal a 29 pieds et une fraction de profondeur.

M. BOYS: J'ai compris des paroles du ministre que le plan est de creuser le chenal à une profondeur minimum de 35 pieds. Il sera peut-être de 36 pieds en d'autres endroits.

L'hon. M. CARDIN: Là où il n'est actuellement que de 29 pieds, on le creusera de 6 pieds, mais il y a d'autres endroits où la profondeur varie entre 30, 32 et 33 pieds. Autrement dit, la profondeur n'est pas uniforme et c'est la profondeur minimum de 29 pieds et une fraction à certains endroits qu'il nous faut indiquer.

M. BOYS: Quel était le projet en 1910?

L'hon. M. CARDIN: Un chenal de 35 pieds partout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'entend-on par "projet". Avons-nous adjugé le dragage à l'entreprise?

L'hon. M. CARDIN: Non, le Gouvernement décida de l'entreprendre lui-même.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vois que l'on a dépensé $963,000 l'an dernier. On ne ne trouve que $613,000 dans les crédits principaux. Les crédits supplémentaires contenaient-ils quelque chose pour cela?

L'hon. M. CARDIN: Oui, $350,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Fournissons-nous les dragues aux entrepreneurs?

L'hon. M. CARDIN: Tout le dragage se fait sous la direction du ministère de la Marine. Nous avons plusieurs dragues que nous n'avons pas utilisées durant la guerre. Le crédit de $350,000 demandé dans les crédits supplémentaires l'an dernier, nous a permis de les remettre en état et nous nous proposons de nous en servir cette année, de même que les autres. Nous nous proposons aussi de les faire fonctionner jour et nuit, c'est-à-dire 24 heures par jour, comme c'était l'habitude avant la guerre. Et même avec cela, les fonctionnaires du ministère me disent qu'il faudra dix ans pour exécuter en entier le projet de 1910.

M. BOYS: Voilà ce que je voulais savoir. Le projet comprenait le creusage à 35 pieds entre quels points?

L'hon. M. CARDIN : Sur toute la longueur du chenal.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le projet du canal Welland a pour but d'amener jusqu'à Prescott à peu près tout les gros navires qui transportent le grain, de sorte que même si le dragage se fait entièrement, le grain, durant plusieurs années encore, devra être transbordé dans les navires d'un autre genre à Prescott. Ce projet-ci n'est donc pas une conséquence de l'agrandissement du canal Welland; c'est un projet nouveau et différent. Je ne dis pas qu'il n'aurait pas d'avantages, si nous pouvions nous le permettre. mais il n'ajoute rien à l'utilité du projet Welland. Les frais d'agrandissement du canal Welland permettront seulement d'amener les navires des Grands lacs dans le Saint-Laurent jusqu'aux canaux situés dans les environs de Prescott. C'est bien cela, n'est-ce pas?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors se pose la question de savoir si c'est le temps pour nous d'entreprendre l'exécution d'un grand projet, conçu en 1910 peut-être, mais qui n'a pas encore été sérieusement commencé; dont le ministre estime le coût à 16 millions, mais qui d'après notre expérience à tous, entraînera une dépense d'une somme deux fois aussi considérable avant que tout soit terminé. Cette année, le Gouvernement demande un crédit juste trois fois plus élevé que ce que nous dépensions de ce chef à venir jusqu'à l'année dernière, et deux fois plus élevé que ce que nous avons dépensé l'année dernière; et ce crédit devra augmenter d'année en année si l'exécution du projet se poursuit. Je me demande ce qu'il adviendra des aspirations de plusieurs autres honorables députés si on poursuit cette voie. Sous ce rapport,—je mentionne ceci car je crains qu'on n'ait oublié de peser suffisamment le point,—d'après les traités que nous avons conclus avec les Etats-Unis, ce pays a droit à bénéfice égal avec nous pour toutes les dépenses que nous faisons sur le Saint-Laurent de Montréal en descendant le fleuve. Naturellement, nous dépensons l'argent; le fleuve administrativement relève de nous, mais les habitants des Etats-Unis ont droit de s'en servir autant que nous. Nous portons le fardeau et le portons seuls. Mais dans la mesure que nous encourageons la route nord dont a parlé mon honorable ami à ma gauche, nous en retirons seuls le bénéfice. Cette route est maintenant construite. Nous avons accompli cela, et si nous utilisons cette route, ou si nous l'utilisons davantage, nous pouvons utiliser le fleuve que nous avons creusé suffisamment jusqu'à Québec comme débouché pour notre trafic. Le ministre dit que nous avons des navires qui visitent nos ports et requièrent une profondeur plus grande d'eau et que le Gouvernement se trouvera en bien mauvaise posture si l'un de ces navires touche fonds ou frappe le tuf. Sommes-nous tenus de nous rendre aux exigences de toutes ces compagnies de navigation à mesure qu'elles augmentent le tonnage de leurs navires? Devons-nous creuser le Saint-Laurent pour répondre aux besoins des navires qu'elles désirent utiliser et si nous ne le faisons pas sommes-nous responsables et exposés à une poursuite? Je ne vois pas ce que serait la nature de la poursuite. Nous nous occupons de nos besoins; nous n'avons pas à nous occuper des compagnies de navigation. Maintenant, supposons que nous fassions comme par le passé, que nous maintenions une profondeur de 30 pieds comme nous avons aujourd'hui, de Montréal en descendant; les plus gros navires peuvent aller à Québec, où nous pouvons leur procurer du trafic, cela ne serait-il pas plus sage que de tenter d'obtenir une profondeur de 35 pieds, à cette époque, de Montréal à l'embouchure du Saint-Laurent, vu l'état financier du pays? C'est là une entreprise colossale. Nous nous lançons dans cette entreprise à un moment où le Gouvernement prétend que nous ne pouvons faire ceci ou cela; nous ne pouvons réduire les impôts; nous ne pouvons rien entreprendre vu l'état de nos finances, vue les difficultés que présentent les réparations que devait payer l'Allemagne. Le Gouvernement a-t-il songé à cette perspective? Le ministre dit que les taux d'assurance sont plus élevés. Il n'y a pas un mois que son collègue nous disait qu'il n'existait aucune raison pour que les taux d'assurances fussent plus élevés, prétendant que c'était là un aspect des efforts de la coalition vers l'inégalité de traitement appliqué aux ports canadiens. On doit s'être converti depuis le débat sur le contrat Petersen, Si les taux d'assurance sont plus élevés, pourquoi le Gouvernement ne s'occupe-t-il pas directement de la question des assurances? On le fait déjà pour ce qui est du réseau National-Canadien.

L'hon. M. CARDIN: C'est là un gros problème.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas plus que celui de creuser le Saint-Laurent de 5 pieds de Montréal à Québec.

L'hon. M. CARDIN: Plus gros.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un problème plus grand d'assurer les navires?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: La manière de voir de l'honorable ministre et la mienne ne s'accordent pas beaucoup sous ce rapport. On demande un certain taux aujourd'hui à Montréal. On exige un autre taux à New-York—distance plus courte, mais il est facile d'établir la proportion. Tout ce que le Gouvernement aurait à faire ce serait de balancer les risques et s'il y a perte, le Gouvernement paye la différence. Le ministre prétend-il que ce problème est plus grand? Nous n'avons pas à fournir une route aux navires jusqu'à Montréal. Je sais que nous y tenons; personne ne le désire plus que moi et le temps viendra, j'en suis sûr, où nous pourrons le faire, du moins pour les navires qu'accommode une profondeur d'eau de 35 pieds. Mais en attendant au lieu de faire de grandes dépenses accordons l'assurance aux navires qui peuvent raisonnablement remonter le fleuve, et donnons-leur des taux peu élevés. Si les autres ne veulent pas souscrire ces assurances, faisons-le nous-mêmes; si d'autres sont prêts à le faire, tant mieux. Si on nous traite injustement et si on refuse de nous accorder cette assurance, prenons-la nous-mêmes. Ainsi, nous pourrions éviter, du moins nous pourrions remettre à plus tard, jusqu'à ce que notre état financier s'améliore, les dépenses énormes auxquelles nous songeons aujourd'hui, sans avoir mûrement réfléchi, il semble, sans avoir songé aux sacrifices des contribuables. Nous voulons commencer par dépenser une somme de $700,000 de plus que l'an dernier et d'un million de plus que le crédit initiale de l'an dernier, et ce crédit augmentera chaque année pendant dix ans; le ministre s'apercevra qu'il faudra beaucoup plus de dix ans pour mener l'entreprise à bonne fin. Et c'est là une nouvelle entreprise qui ne fait pas partie du programme que nous exécutons en ce moment; qui n'est pas essentielle pour tirer profit des dépenses déjà faites. Je soumets ces points à la considération du ministre. Je ne puis me rappeler aucune explication donnée l'an dernier dans la Chambre lors de l'étude de ce crédit supplémentaire qui augmentait de beaucoup le crédit initial.

M. GOULD: Je compte que les observations de ce comité auront autant de poids auprès du ministre que celles qu'il a déjà citées à propos du creusage du chenal. Il a déclaré que le projet comportait 98 milles. Le député de Selkirk a dit que l'on avait dépensé 17 millions Le ministre a dit ensuite qu'il faudrait continuer durant dix autres années avec à peu près le même montant que celui voté cette année, ce qui voudrait dire environ $342,000 le mille. C'est entreprendre un programme plutôt exagéré, vu la situation financière actuelle. On pourrait se contenter, je crois, d'enlever quelques parties saillantes ou de creuser à certains endroits où le besoin s'en fait sentir dans le chenal, sans essayer d'avoir un chenal de 35 pieds pour tous les 98 milles. Je ne vois pas de relation entre ce projet et celui des voies navigables internationales. Il ne me semble pas que la dépense que nous aurons à faire relativement à ce dernier projet doive être diminuée de quelque façon par la dépense dont il s'agit maintenant, si jamais nous nous engageons avec les Etats-Unis dans l'exécution de ce vaste projet des voies navigables. Il y a, en Canada, d'autres endroits ayant besoin de travaux qui leur ont été refusés depuis longtemps. Je pourrais citer maints endroits où l'on pourrait faire des dépenses publiques en ne rendant que justice à la population. Je connais des endroits dont on ne s'est aucunement occupé depuis dix, douze ou quinze ans, bien que les besoins fussent réels. On dirait que parfois le trésor du gouvernement est plein et que parfois il est vide. Je suggère au ministre de voir à faire une distribution plus équitable des revenus du pays.

M. WARD: Ces travaux projetés vont-ils être exécutés exclusivement entre Montréal et Québec?

L'hon. M. CARDIN: Non, il y en aura une partie très importante en bas de Québec, ce qui facilitera l'arrivée des gros navires. Il y a un peu plus de neuf milles à creuser en bas de Québec.

Le très hon. M. MEIGHEN: Seulement un morceau de roc ici et là, n'est-ce pas?

L'hon. M. CARDIN: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est la plus petite profondeur en bas de Québec?

L'hon. M. CARDIN: Dans le chenal d'aval, 25 pieds. Dans le chenal ordinaire, nous avons une profondeur de 30 pieds.

M. CALDWELL: S'il y a un chenal de 30 pieds sur un côté, le Gouvernement se propose-t-il de l'abandonner et de pratiquer un autre chenal de l'autre côté de l'île? Quel avantage en résulterait-il?

L'hon. M. CARDIN: Le chenal du sud est celui où la navigation est le plus difficile.

M. CALDWELL: Quelle est la difficulté spéciale si l'eau est assez profonde?

L'hon. M. CARDIN: On m'informe qu'il y a un courant rapide dans la traverse du sud.

M. BOYS: Quelle est la profondeur du chenal suivi par les paquebots du Pacifique-Canadien?

M. PARENT: Ils suivent la même route que n'importe quelle autre ligne.

M. BOYS: Cette idée de deux chenaux me déconcerte. C'est la première fois que j'en entends parler.

M. PARENT: Il y a toujours eu deux chenaux sur le Saint-Laurent, mais on a constaté depuis un bon nombre d'années que le meilleur est celui du nord. Il y a là beaucoup d'eau et c'est un chenal droit, alors que le chenal du sud est un peu tortueux et que le courant y est toujours rapide. Une excellente organisation comme le gouvernement précédent, ainsi que celui qui l'a précédé, ont jugé qu'il serait très à propos d'améliorer le chenal du nord de façon qu'il pût être utilisé par toutes les lignes, par le Pacifique-Canadien comme par toute autre ligne.

M. BOYS: Où est la nécessité d'avoir deux chenaux?

M. PARENT: Vous ne pouvez pas empêcher cela. L'eau est là et il faut que vous preniez un chenal ou l'autre. Si nous améliorons un chenal, on laisse aux compagnies la faculté de l'employer ou non comme elles le jugent à propos.

M. BOYS: A-t-on l'intention d'abandonner celui dont on se sert maintenant et de creuser le chenal du nord pour l'employer à la place de l'autre?

M. PARENT: J'imagine que telle a été la politique des gouvernements depuis une dizaine d'années.

M. BOYS: Je ne critique aucunement; je ne fais que demander des renseignements, car je crois la question suffisamment importante pour nous justifier de demander au ministre une déclaration catégorique afin que nous puissions comprendre ce que l'on veut faire et la nécessité de la chose. Je n'en suis pas sûr, mais j'aurais cru que les navires du Pacifique-Canadien tiraient plus de trente pieds d'eau.

M. PARENT: Je puis dire à mon honorable ami qu'un grand nombre de pilotes ont pris sur eux de passer par le chenal du nord, même sans y être bien préparés, depuis plusieurs années et toujours avec beaucoup de succès; si bien, de fait, qu'ils ont convaincu le Gouvernement qu'il vaut mieux se servir de ce chenal.

M. FORKE: Pourquoi a-t-on ouvert le chenal du sud, si celui du nord est préférable?

M. PARENT: On apprend tous les jours.

M. FORKE: C'est une très pauvre réponse. Je vois avec beaucoup d'inquiétude la dépense d'une telle somme, pour l'heure. Je conviens, naturellement, que l'on peut justifier beaucoup plus facilement le creusage du chenal, de Québec au golfe, que celui du chenal entre Québec et Montréal. Mais je pense que l'on pourrait très bien se dispenser de creuser le chenal entre Montréal et Québec, pendant un certain temps, et se servir du chemin de fer Transcontinental jusqu'à Québec où les plus gros navires pourraient se rendre. Mes honorables collègues peuvent sourire; mais parfois, quand nous voulons faire adopter un crédit de quelques milliers de dollars, on nous dit que l'argent est si rare qu'on ne peut le faire, et maintenant l'on veut adopter ce crédit d'un million et demi de dollars.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense que l'honorable représentant de Brandon n'a pas compris la signification du sourire. Le sourire de mon honorable ami de Montmorency (M. Parent) était un sourire d'approbation, si je ne me trompe.

M. BROWN: Je pense que le Gouvernement pourrait modifier son programme en cette matière. L'on ne peut se servir d'un chenal quelconque avant qu'il soit entièrement de la même profondeur et je ne vois pas pourquoi l'on ferait des déboursés pour creuser le chenal entre Montréal et Québec si une partie du chenal en aval de Québec n'est pas assez profonde pour permettre aux navires de passer. Aucun de nous, ici, n'est un navigateur; mais nous pouvons en tout cas comprendre qu'un chenal dont une partie a une profondeur de 35 pieds ne peut être d'aucune utilité si l'autre partie n'a que 25 ou 30 pieds.

M. PARENT: Ce n'est que sur une petite distance.

M. BROWN: Je vois très bien la nécessité de creuser le chenal en aval de Québec, afin que les plus gros paquebots puissent se rendre jusque-là, et si c'était le programme du Gouvernement pour l'heure, pour ma part, je l'appuierais cordialement; mais tant que ce travail ne sera pas terminé en bas de Québec, ce serait une folie, à mon sens, de dépenser de l'argent pour creuser le chenal en haut de Québec.

M. DECHENE: Je pourrais peut-être donner des explications en ce qui concerne le bas de Québec, puisque l'endroit dont il s'agit se trouve tout près de la ville de Montmagny.

La marée, sur la batture de Saint-Thomas, s'élève, en moyenne, de sept à dix-huit pieds; à marée basse, les *Empress* du Pacifique-Canadien arrêtent au sud de cette batture de Saint-Thomas et attendent que la marée se soit élevée de quatre ou cinq pieds pour traverser. Ils n'osent prendre le chenal, tel qu'il est actuellement, pour se rendre à Québec, sauf à marée haute. Une partie de ce chenal croise le courant principal du fleuve et il n'y a pas assez d'eau à marée basse pour permettre à ces gros paquebots de se servir du chenal. A marée haute, il y a dix-huit pieds de plus qu'ils n'en ont besoin, et ils peuvent naviguer aisément; mais à marée basse ils doivent attendre.

Plus bas se trouve ce que nous appelons la traversée d'aval, qui part de la rive sud et se rend tout près de la rive nord. Elle a une étendue de dix milles et croise le courant. Parfois, quand on n'a pas gardé une largeur suffisante au chenal, les navires peuvent frapper l'extrémité du chenal ou un rocher flottant et couler. Cela s'est produit souvent au cours des quelques dernières années. Le chenal du nord est droit et il permet d'éviter la traversée d'aval. On traverse alors au pied de l'île d'Orléans où il n'y a pour ainsi dire pas de courant du tout. Naturellement les gros navires ne peuvent passer par le chenal du nord avant qu'il ait assez de profondeur; il faut donc laisser libre le chenal du sud tant que celui du nord ne sera pas en état de servir. Je me rappelle très bien qu'en 1911, 1912, 1913 et jusqu'à la guerre, le dragueur du ministère de la Marine travaillait tout l'été près de l'île d'Orléans pour creuser le chenal du nord. Ce fut un travail lent et, à moins de le continuer, les transatlantiques éprouveront toujours des difficultés dans cette partie du chenal qui traverse la batture de Saint-Thomas. C'est pourquoi, je pense, le Gouvernement entreprend ce travail, et je l'approuve en cela.

M. BROWN: Il ne s'agit pas de savoir si l'on emploiera le chenal du nord ou celui du sud, en aval de Québec. Je n'oserais pas exprimer une opinion à ce sujet. Je serais tout à fait disposé à accepter le jugement des autres qui peuvent parler en connaissance de cause; mais je ne vois pas quel profit l'on retirera du creusage du chenal à une profondeur de 35 pieds entre Québec et Montréal, quand le chenal en aval de Québec n'est pas encore en état de faciliter le passage des gros paquebots qui remontent le fleuve. N'est-ce pas exact?

M. DECHENE: A marée haute le niveau du fleuve est quelques fois de quarante à quarante-cinq pieds en aval de Québec, mais il n'y a pas trente pieds à marée basse. Les navires ne peuvent remonter qu'à marée haute.

M. BOIVIN: Je ne sais pas ce qui en est; mais étant donné que le chenal en bas de Québec ne peut suffire aux gros navires venant jusqu'à Québec, il me semble que nous n'avons aucun profit à dépenser de l'argent à creuser un chenal de 35 pieds entre Québec et Montréal.

M. DECHENE: Actuellement il ne s'agit que d'un retard de deux ou trois heures pour donner le temps à la marée de monter et de fournir assez d'eau pour permettre aux gros navires de partir des battures de Saint-Thomas. Cela prend trois heures à la marée pour monter assez pour que les navires puissent faire route.

M. BOIVIN: Alors tel que c'est maintenant, en tenant compte de la marée, les gros navires peuvent se rendre à Québec?

M. DECHENE: Oui, ils y viennent tout le temps.

M. BOIVIN: Alors quelle proportion de la somme demandée faudrait-il pour exécuter les travaux nécessaires en bas de Québec?

M. DECHENE: Je ne saurais le dire. A marée basse les paquebots du Pacifique-Canadien jettent l'ancre au pied des battures de Saint-Thomas. Il leur arrivera parfois, à marée basse, d'atteindre la batture, mais cela n'arrive que quatre ou cinq fois l'été.

M. BANCROFT: Je proposerais au ministre, pour cette année du moins, de faire exécuter tous les travaux en bas de Québec.

L'hon. M. CARDIN: Supposons que nous fassions celà se trouvera-t-il quelqu'un en cette Chambre pour prétendre qu'il n'est pas nécessaire de creuser le chenal entre Québec et Montréal en vue de rendre la navigation plus sûre aux gros navires? Est-il quelqu'un qui prétendra qu'on ne devrait rien faire pour le port de Montréal quand nous sommes à agrandir le port de Québec et faciliter la navigation? Ira-t-on soutenir que les nombreux paquebots dont Montréal est le port de destination, devront cesser d'y venir?

M. HOEY: Plus tard, nous aurons plus d'argent à dépenser pour cela que maintenant.

L'hon. M. CARDIN: Mais nous ne pouvons retarder jusque-là le creusage du chenal entre Québec et Montréal. Il pourrait se produire, dans l'intervalle, plusieurs accidents. Ce n'est nullement un projet nouveau. D'après le très honorable chef de l'opposition nous

serions à exécuter tout un nouveau programme. Je puis en donner l'assurance à mon très honorable ami, il n'en est rien.

M. FORKE: Mais on augmente le chiffre de la dépense.

L'hon. M. CARDIN: Au cours des années 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, le gouvernement du temps a dépensé de l'argent à l'exécution de ces travaux de creusage du chenal entre Québec et Montréal; on en a beaucoup dépensé. Il ne l'a pas été dans le seul but de dépenser. Il l'a été à la demande des expéditeurs, des manufacturiers et des compagnies maritimes de Montréal, tous des intéressés. Je suis convaincu que nous avons raison de creuser, d'élargir, d'améliorer ce chenal en vue de rendre la navigation plus sûre et plus facile sur ce qu'on est convenu d'appeler la grande route maritime nationale. Il faut exécuter les travaux en bas de Québec et il faut munir le port de Québec de tout ce qu'il faut pour recevoir les gros navires; mais nous ne pouvons en rester là, il nous faut encore améliorer la route entre Québec et Montréal. Il faut tenir compte du trafic qui s'échange entre les deux villes, il faut rendre la navigation plus sûre pour les gros navires qui ont adopté cette route, et il est très probable qu'à l'avenir leur nombre augmentera. Il faut s'occuper du port de Montréal qui de plus en plus absorbe le trafic, et il faut rendre absolument sûr le chenal maritime entre Québec et Montréal pour les vaisseaux qui y naviguent en plus grand nombre.

M. FORKE: Qu'y a-t-il de si urgent pour avoir besoin de dépenser $700,000 de plus cette année?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a une élection qui s'en vient.

L'hon. M. CARDIN: Il n'entre dans ce crédit aucune idée d'élection. L'argent va être dépensé par le département de la Marine et des Pêcheries et les travaux vont être exécutés par les bateaux dragueurs du Gouvernement et sous la surveillance du département. Ce projet passait pour une nécessité en 1910 et la situation n'a pas changé depuis. C'était une nécessité en 1910 de creuser le chenal à une profondeur de trente-cinq pieds; ce l'est bien davantage, aujourd'hui. Je le répète, il ne s'agit pas d'un nouveau travail; nous continuons le travail commencé et effectué par les gouvernements précédents.

Le très hon. M. MEIGHEN: A combien s'élevaient alors les crédits?

L'hon. M. CARDIN: En 1914-1915, ces travaux ont coûté $999,762.15; en 1915-1916, $981,761.64.

Le très hon. M. MEIGHEN: Où a-t-on dépensé ces sommes?

L'hon. M. CARDIN: A exécuter le plan de creusage du chenal jusqu'à trente-cinq pieds.

Le très hon. M. MEIGHEN: On ne dépensait rien alors pour creuser le fleuve jusqu'à trente-cinq pieds?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'aimerais que le ministre m'indiquât où le chenal se creusait alors jusqu'à la profondeur d'aujourd'hui.

L'hon. M. CARDIN: Eh bien, prenez le cas de la section n° 1, Montréal à Sorel. Il ne reste à draguer jusqu'à la profondeur de trente-cinq pieds qu'une étendue de sept milles; le reste du travail est fait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Au dire du ministre, on n'a dragué jusqu'ici que sept milles.

L'hon. M. CARDIN: Non, j'ai déclaré que l'étendue à draguer jusqu'à la profondeur de trente-cinq pieds mesure sept milles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle étendue est draguée? Le ministre faisait l'exposé opposé, auparavant.

L'hon. M. CARDIN: Une étendue de vingt milles. Il y avait vingt-sept milles en tout à draguer.

M. BOYS: Sur quelle distance totale avait-on d'abord projeté le dragage?

L'hon. M. CARDIN: La section Montréal-Sorel a une longueur totale de quarante-cinq milles.

M. BOYS: Je ne parlais pas de cette section en particulier, je parle de la distance totale prévue dans le programme général.

L'hon. M. CARDIN: La distance totale sur laquelle il faut effectuer le dragage en vertu de ce programme est quatre-vingt-onze milles, et l'on a déjà dragué le fleuve jusqu'à trente-cinq pieds sur une distance de quarante-cinq milles. Il reste donc à draguer une étendue de quarante-six milles.

M. BOYS: Je ne suis pas encore parvenu à saisir la différence entre le chenal nord et le chenal sud. Les vapeurs passent-ils par le chenal nord?

L'hon. M. CARDIN: Non.

M. BOYS: Ils passent par le chenal sud?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. BOYS: Je ne vois pas la nécessité de deux chenaux à la Grosse-Ile, voilà ce qui m'embarrasse. Certes, nous devrions en abandonner un tout à fait et améliorer l'autre. Ce serait la meilleure politique. Le ministre ne pourrait-il pas nous exposer exactement ce que le département entend faire?

L'hon. M. CARDIN: Ces deux chenaux font partie du canal maritime du Saint-Laurent; ils longent la Grosse-Ile en bas de Québec. Le chenal actuel est situé au sud de la Grosse-Ile; celui que nous projetons d'utiliser et de creuser est au nord. Aujourd'hui, les vaisseaux suivent le chenal sud, mais ainsi que l'honorable député de Montmagny l'a expliqué, la navigation n'y est pas aussi sûre que dans le chenal nord, à cause de la rapidité du courant, et, même parfois, à cause de la moindre profondeur et de la sinuosité du chenal. Les capitaines de gros navires prennent déjà la route nord, bien que le chenal ne soit pas encore creusé jusqu'à la profondeur désirée et malgré un risque. Mais la plupart des vaisseaux utilisent le chenal sud.

M. BOYS: Je comprends maintenant la situation. Le département entend abandonner le chenal sud au parachèvement des nouveaux travaux, est-ce le projet?

L'hon. M. CARDIN: Cela se produira certes, parce que le chenal nord est meilleur que l'autre, il est droit.

M. BROWN: Donnez-nous les chiffres précis touchant l'étendue du fleuve entre Montréal et Québec. Sur quelle distance a-t-on déjà effectué les creusages jusqu'à la profondeur de trente-cinq pieds pour le passage des vapeurs de gros tirant d'eau?

L'hon. M. CARDIN: La longueur globale du chenal de trente-cinq pieds déjà draguée entre Montréal et Québec est quarante-trois milles.

M. BROWN: Comprenez-vous là-dedans la partie qui n'a pas besoin de dragage?

L'hon. M. CARDIN: Non.

M. BROWN: Il faut draguer partout?

L'hon. M. CARDIN: J'ai donné un état des dragages effectués.

M. BROWN: Quelle est la distance complète?

L'hon. M. CARDIN: Elle est de 160 milles.

M. BROWN: En sorte qu'il reste 117 milles à creuser.

L'hon. M. CARDIN: Non; le chenal est déjà creusé à 35 pieds en quelques endroits.

[L'hon. M. Cardin.]

M. BROWN: C'est ce que je voulais savoir.

L'hon. M. CARDIN: Il reste 35 milles à approfondir.

M. BROWN: Combien de temps faut-il?

L'hon. M. CARDIN: Cela dépend de la quantité des déblais à enlever. On espère exécuter l'entreprise en dix ans.

M. LEWIS: Les travaux de dragage seront finis?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. BROWN: Enfin, la situation est celle-ci; on a creusé le chenal entre Québec et Montréal sur une longueur de 160 milles. Il y a un parcours de 82 milles qui n'a pas besoin d'être dragué, à cause de sa configuration naturelle. Des dragages ont été effectuées sur une longueur de 43 milles et il reste à approfondir une étendue de 35 milles pour donner à tout le chenal une profondeur de 35 pieds.

L'hon. M. CARDIN: Vos données sont exactes.

M. McBRIDE: Des sondages ont-il été pratiqués pour s'assurer si l'on aura à travailler dans la roche ou dans le tuf?

L'hon. M. CARDIN: On rencontre de la roche à quelques endroits.

M. McBRIDE: Quelle est la longueur qu'on aura à approfondir dans la roche ou le tuf?

L'hon. M. CARDIN: Sur une longueur de 4 ou 5 milles on rencontrera de la roche vive.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: L'honorable membre (M. Forke) a demandé un renseignement très utile, celui de savoir pourquoi ce crédit est si haut cette année. Nous sommes tous d'accord pour dire que Montréal est un port très important et qu'il faut faire tout le nécessaire pour lui conserver sa situation et le maintient en état de répondre aux besoins commerciaux du Canada. Malgré cela on voudrait savoir pourquoi le ministre demande à la Chambre un crédit presque double de celui de l'année dernière. Le ministre ne nous a guère renseignés à cet égard.

Je suggère au Gouvernement de consacrer moins de fonds aux travaux de chenal de Montréal puisqu'il se propose de mettre treize millions pour encourager un service de navires qui n'ont pas besoin d'une profondeur d'eau de 35 pieds, pas même de 30 pieds. D'après moi, si le Gouvernement décide à pousser son projet amorcé avec la compagnie Petersen, il devrait plutôt diminuer qu'augmenter les frais d'approfondissement du chenal de Montréal. N'est-il pas illogique d'arrêté un

programme de travaux énormes en vue de faciliter l'accès à Montréal des plus grands bâtiments et de subventionner en même temps un service de navires d'un type qui rendrait inutile toute amélioration dans ce port. Je serais curieux de savoir si le ministre a consulté son collègue du département du Commerce à ce sujet.

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce): Vous oubliez les paquebots.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Ils transportent aussi de la marchandise, c'est bien connu. Le ministre du Commerce pourrait poursuivre son observation et reconnaître que la navigation maritime est libre; en ce cas, qu'il nous dise quel avantage Montréal va retirer de l'aide accordée à la compagnie Petersen, étant donné que la navigation est libre. La réponse n'est pas difficile à trouver. Si la subvention de 13 millions est donnée en cadeau à sir Wm Petersen, il n'y a pas de raison qui s'oppose à ce que les autres armateurs continuent les affaires. Si d'autre part, le but est d'abaisser les recettes à un chiffre inférieur à celles de New-York, la réponse ordinaire à la question relative à la liberté des mers vient d'elle-même. En ce cas le ministre se soucie fort peu des intérêts de Montréal. Je ne suis pas au fait des véritables intentions du ministre, cela va de soi. A-t-il l'intention d'accorder simplement une subvention de 13 millions à la ligne Petersen? Ou bien vise-t-il à faire abaisser les frets maritimes au bénéfice des ports Canadiens par rapport à New-York afin de déterminer une situation où il serait moins avantageux pour les navires n'ayant aucun port d'attache de prendre leurs cargaisons à New-York que dans les ports Canadiens?

L'hon. M. MACDONALD: Mon honorable ami fait partie du comité qui étudie ce problème. Se prononce-t-il avant d'avoir entendu toute la preuve en ce qui regarde cette affaire?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je pose des questions. Je ne me prononce pas. Si mon honorable ami avait écouté mes observations, il ne m'aurait certainement pas posé une pareille question. Je cherche à me renseigner et du moment que le ministre du Commerce (l'hon. M. Low) m'a posé cette question, j'ai supposé qu'il désirait obtenir une réponse. Et j'ai répondu au meilleur de me connaissance. J'en reviens donc à ma question: Les ministères du Commerce et de la Marine et des Pêcheries se sont-ils consultés avant d'adopter des lignes de conduite apparemment divergentes? Cette question d'une subvention à une compagnie maritime relève-t-elle exclusivement des attributions du ministère du Commerce, isolé dans sa tour d'ivoire, ou s'agit-il d'un projet sur lequel le département de la Marine et des Pêcheries a été consulté et dont il tient compte en ce qui regarde les sommes à débourser? Mes honorables mais, c'est évident, n'ont jamais considéré que le projet fût de nature à autoriser une augmentation du crédit en discussion. Or, ce crédit accuse une augmentation très considérable. Elle est peut-être justifiée; cependant, je le soumets en toute sincérité, la Chambre devrait au moins obtenir des renseignements complets et définitifs quant à la nécessité de cette augmentation, avant de la sanctionner.

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

Reprise de la séance

2e LECTURE

De divers projets de loi émanant du Sénat:

Le 1er, (bill n° 76), tendant à faire droit à Laura Grace Davis;

Le 2e, bill n° 77), tendant à faire droit à Alice Brouse;

Le 3e, (bill n° 79), tendant à faire droit à Robert Lawrence Anderson;

Le 4e, (bill n° 80), tendant à faire droit à Pearl Hibbard;

Le 5e, (bill n° 81), tendant à faire droit à William John Taylor;

Le 6e, (bill n° 82), tendant à faire droit à Albert Edward Cottrell;

Le 7e, (bill n° 83), tendant à faire droit à Florence May Mott;

Le 8e, (bill n° 84), tendant à faire droit à Ellen Mary Harvey;

Le 9e, (bill n° 85), tendant à faire droit à Stella Florence Brickenden;

Le 10e, (bill n° 86), tendant à faire droit à Frank Alexander Michel (aussi connu sous le nom de Frank Alexander Mitchell);

Le 11e, (bill n°87), tendant à faire droit à Thelma Adeline Rose Hands;

Le 12e, (bill n° 88), tendant à faire droit Jean Veronica Margaret Wright;

Le 13e, (bill n° 89), tendant à faire droit à Ruth Darcy Blinn McCrimmon;

Le 14e, (bill n° 90), tendant à faire droit à Thomas George McElligott;

Le 15e, (bill n° 91), tendant à faire droit à Alvin Wesley Richards;

Le 16e, (bill n° 92), tetndant à faire droit à Cecil Tanner;

Le 17e, (bill n° 93), tendant à faire droit à Ruth Ellen McGowan;

Le 18e, (bill n° 94), tendant à faire droit à Edith Kearsley Smith;

Le 19e, (bill n° 95), tendant à faire droit à James Raymond Armstrong;

Le 20, (bill n° 96), tendant à faire droit à Joséphine Royant;

Le 21e, (bill n° 97), tendant à faire droit à Gertrude Margaret Burkart .

SUITE DE LA DISCUSSION DES CREDITS

La Chambre se forme en comité des crédits.

L'hon. M. CARDIN: Monsieur le président, vu les observations de mes honorables amis de la gauche en ce qui regarde l'article 219 (chenal maritime du fleuve Saint-Laurent), et l'absence d'un bon nombre des représentants du district de Montréal, qui s'intéressent beaucoup à la discussion de ce crédit, je propose qu'il soit réservé.

(Le crédit est réservé.)

Pour l'entretien du chantier maritime de Sorel, $154,000.

L'hon. M. BAXTER: Le crédit est-il le même que l'année dernière?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

(Le crédit est adopté.)

Phares et service côtier; agences, loyers et dépenses imprévues, $226,000.

M. LUCAS: Le ministre veut-il expliquer cette diminution?

L'hon. M. CARDIN: La réduction de $2,000 est due à la retraite d'un certain nombre d'anciens employés sous l'empire de la loi de retraite du service public.

M LUCAS: Combien a-t-il été dépensé l'an dernier?

L'hon. M. CARDIN: Jusqu'au 31 janvier 1925. $170,000. Je n'ai pas le montant jusqu'à la fin de l'exercice financier. Ce crédit se rapporte aux travaux et au maintien des agences du ministère, y compris les traitements et les frais de voyages des agents, des comptables, de l'ingénieur de district et du personnel inférieur. Ces agences sont chargées de tous les phares et bouées qui dépendent du département le long du Saint-Laurent, des côtes de l'Atlantique et du Pacifique et des Grands lacs. Le crédit ne concerne guère que les appointements.

(Le crédit est adopté.)

Appointements et rémunérations des gardiens de phares, $650,000.

L'hon. M. TOLMIE: Quel est le salaire moyen d'un gardien de phare?

L'hon. M. CARDIN: De $2,880 à $60, selon l'importance du phare. Les gardiens les mieux payés sont obligés de rémunérer eux-mêmes leurs aides.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

L'hon. M. TOLMIE: Quelle sorte de phare est confié aux soins d'un gardien qui reçoit $60?

L'hon. M. CARDIN: C'est simplement un feu de quai entretenu par son gardien.

M. WARD: Le ministre nous a dit il y a un instant que l'article 221 concernait les appointements, mais cet article-ci semble se rapporter au même objet.

L'hon. M. CARDIN: Cet article ne concerne que les traitements des gardiens de phares; le précédent se rapportait aux traitements des employés de nos diverses agences. Ces agences dirigent le service du balisage et ont soin des steamers affectés à ce travail. Nous avons des agences dans la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick, dans l'île du Prince-Edouard, à Québec, Montréal, Parry-Sound, Victoria et Prince-Rupert. A tous ces endroits, nous avons un personnel qui s'occupe de l'approvisionnement des phares, de la pose des bouées et du balisage. L'article 222 comprend les salaires de ceux qui ont soin directement des feux, des phares et des lumières qui sont placées sur les quais en divers endroits.

M. WARD: Quelle proportion de ce crédit va aux villes de Montréal et de Québec?

L'hon. M. CARDIN: Il y a en tout mille cent trente-trois phares. Je ne saurais dire dans le moment quel en est le nombre entre Montréal et Québec.

M. WARD: Peut-être pourrions-nous examiner un autre article tandis que le ministre cherchera ce renseignement. J'aimerais beaucoup à l'avoir.

(L'article est adopté.)

Entretien et réparations des phares, $825,000.

M. THURSTON: Combien a-t-il été dépensé l'an dernier?

L'hon. M. CARDIN: Je n'ai le montant que jusqu'à la date du 31 janvier 1925, et il est de $690,000. Il est à peu près le même que celui de l'an dernier.

(Le crédit est adopté.)

Construction de phares et balisage, y compris la règlementation de la navigation aux autres endroits où la chose est jugée nécessaire, crédit renouvelé, $75,000. $525,000.

M. KELLNER: Le département des Travaux publics n'exécute-t-il pas un travail analogue?

L'hon. M. CARDIN: Non.

L'hon. M. BAXTER: En 1922-1923, cette allocation était de $400,000; elle a été portée à $500,000 en 1923-1924 et à $525,000

en 1924-1925, chiffre de cet exercice-ci. Construction de nouveaux phares cette année et en a-t-on construits l'an dernier?

L'hon. M. CARDIN: Il y en a chaque année un certain nombre de nouveaux. Cela est laissé à la recommandation de la commission des phares. Toutes les demandes de nouveaux phares sont d'abord soumises à cette commission dont l'approbation est nécessaire.

M. THURSTON: Quels en sont les membres?

L'hon. M. CARDIN: Le sous-ministre, le commissaire des phares, l'ingénieur en chef et les représentants de la fédération des armateurs et de l'association maritime.

M. BRETHEN: Et pourquoi les $75,000 qui sont votés de nouveau?

L'hon. M. CARDIN: L'an dernier nous avons demandé $75,000 en vue de l'achat d'un navire qui devait servir de bateau-phare. Nous ne l'avons pas acheté et nous demandons que ce crédit soit renouvelé cette année.

M. BRETHEN: Et pourquoi ce bateau-phare?

L'hon. M. CARDIN: Il sert à certains endroits où un bateau-phare coûte moins cher qu'un phare ordinaire.

M. SPENCER: Qui est commissaire des feux?

M. CARDIN: M. J. G. MacPhail.

M. SPENCER: Comment est-il nommé?

L'hon. M. CARDIN: Il est nommé par la commission du service civil. C'est un fonctionnaire de plusieurs années de service.

M. SPENCER: Quelles sont ses fonctions précises?

L'hon. M. CARDIN: Il est chargé de la surveillance de tout le balisage phares et bouées.

(Le crédit est adopté.)

Service des signaux marins, $100,000.

L'hon. M. BAXTER: Ce crédit atteint à peu près toujours le même chiffre. Je puis faire erreur, mais si c'est celui que je pense, je suppose qu'il s'agit des signaux sous-marins, est-ce bien cela?

L'hon. M. CARDIN: Non.

L'hon. M. BAXTER: Je n'en étais pas sûr, vu le titre. Je ne censure aucunement ce crédit, mais je crois qu'on ferait bien de consacrer quelques minutes à une explication du vote, car venant d'une région du littoral je crois qu'on est bien avisé de révéler à la population d'autres régions du pays la nécessité de services tels que celui-ci.

L'hon. M. CARDIN: Le présent crédit est à l'intention de l'entretien d'un service de signaux marins. Ces stations de signaux ont été établies pour rendre compte des mouvements des navires, des conditions atmosphériques, du mouvement des glaces et en général des dangers de la navigation. Elles sont échelonnées depuis Saint-Jean (N.-B.), Halifax (N.-E.), le Cap Race (Terre-Neuve), Belle-Isle en remontant le golfe, le fleuve et les Grands lacs jusqu'à Sault-Sainte-Marie.

Le département poste à ces différentes stations un fonctionnaire dont le devoir est de rendre compte à quiconque le demande de la situation exacte d'un bateaux à un moment donné, et de la situation dans cette zone au point de vue de la navigation. Par exemple si un paquebot se trouve dans le golfe ou près de Québec d'aucuns peuvent être désireux d'apprendre quand il arrivera dans le port. Des renseignements de ce genre sont fournis aux personnes qui s'intéressent aux mouvements des navires.

M. SPEAKMAN: Y a-t-il un service analogue sur le littoral du Pacifique?

L'hon. M. CARDIN: Oui, mais il est sous le régime de la commission du port de Vancouver. L'Etat lui verse une subvention à cette fin.

(Le crédit est adopté.)

Administration du pilotage, $250,000.

L'hon. M. TOLMIE: Le ministre veut-il nous expliquer le régime du pilotage sur la côte du Pacifique?

L'hon. M. CARDIN: Sur le Pacifique le pilotage est gratuit.

(Le crédit est adopté.)

Entretien et réparation des quais, $10,000.

L'hon M. BAXTER: De quels quais s'agit-il?

L'hon. M. CARDIN: Le régime actuel fait qu'une fois qu'un quai a été construit par le département des Travaux publics il relève du département de la Marine et des Pêcheries qui nomme le gardien et encaisse les droits versés à ce dernier. Le présent crédit est à l'intention des réparations qui peuvent être nécessaires au cours de l'exercice. Les travaux importants de réfection sont faits par le département des Travaux publics; ce montant a pour objet seulement de solder les petites réparations qui peuvent devenir urgentes pendant l'année et aussi de tenir en bon état les quais et leur voisinage.

(Le crédit est adopté.)

Pour briser la glace dans la baie du Tonnerre, le lac Supérieur et aux autres endroits jugés favorables à la navigation, $30,000.

Quelle proportion du crédit à cette fin fut dépensée au cours du dernier exercice?

L'hon. M. CARDIN: Il fut dépensé en entier; le service fut fait à l'entreprise.

M. BLACK (Huron): Où précisement a-t-on brisé la glace?

L'hon. M. CARDIN: A Port-Arthur et à Fort-William.

M. SIMPSON: Qui avait le contrat l'an dernier?

L'hon. M. CARDIN: La Great Lakes Transportation Company.

M. SPEAKMAN: Verse-t-on la même somme tous les ans, quelle que soit la quantité de glace qui se forme ou indépendamment de la durée des opérations?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. KELLNER: De combien cela avance-t-il l'ouverture de la navigation?

L'hon. M. CARDIN: Grâce à cela, la navigation reste ouvert jusqu'au 19 décembre. Autrement, elle cesserait dès les premiers jours du mois, de sorte qu'elle est prolongée de quinze ou vingt jours.

M. KELLNER: On ne pourrait pas ouvrir la navigation plus tôt au printemps?

L'hon. M. CARDIN: Si. On brise la glace au printemps et cela permet d'ouvrir la navigation au moins une semaine plus tôt.

M. SPEAKMAN: De sorte que la durée de la navigation est prolongée d'environ un mois, grâce à l'usage de ces brise-glace?

L'hon. M. CARDIN: Environ cela.

M. SPENCER: Pouvez-vous prolonger la navigation en automne grâce à ces brise-glace?

L'hon. M. CARDIN: C'est justement pour cela qu'on brise la glace et ainsi on prolonge la navigation de quinze ou vingt jours en automne.

(L'article est adopté.)

Montant nécessaire pour payer une pension aux pilotes:—Joseph Lapointe, Barthélémi Lachance, Alphonse Asselin, Elzéar Desrosiers, Hubert Raymond, Edmond LaRochelle, L. E. Morin, A. T. Simard, Joseph Plante, Victor Vézina, Raymond Baquet, Alfred LaRochelle, Théophile Corriveau, Alphonse Pouliot, Trefflé Délisle, Alfred Gaudreau, F. X. Demeules, Adjutor Baillargeon, Joseph Pouliot, Arthur Baillargeon, John A. Irvine, Camille Bernier, Joseph Eugène Lachance, Elzéar Normand, Philéas Lachance, Narcisse Lavoie, L. H. Lapierre, J. T. St-Laurent, J. V. Gourdeau, Samuel Rioux, Joseph LaRochelle, François Gaudreau, Arthur Keonig, J. Alphonse Lachance, Raoul Lachance, Joseph O. Lachance, Arcadius Jouvin, $11,100.

L'hon. M. BAXTER: Tous les pilotes du Canada sont-ils maintenant sur le même pied, en ce qui concerne les allocations de retraite? Je crois que nous avons un système de pilotage différent dans la région de Saint-Jean. Là-bas, il y a une commission et pourtant je crois comprendre que le Gouvernement a son mot à dire dans le service de pilotage. J'ai l'impression que le système est différent de celui qui est en vigueur ailleurs au Canada. Je voudrais savoir si j'ai raison.

L'hon. M. CARDIN: Le district de Québec est le seul où les pensions des pilotes sont payées par le Gouvernement.

L'hon. M. BAXTER: Comment les paie-t-on à Saint-Jean?

L'hon. M. CARDIN: A même les recettes locales. Le Gouvernement ne verse pas de pensions aux pilotes de cette localité.

L'hon. M. BAXTER: L'administration doit être différente à certains égards à Saint-Jean. Le ministre connaît-il la différence?

L'hon. M. CARDIN: Il est très difficile de l'expliquer. La situation là-bas mériterait peut-être d'être étudiée par le département.

L'hon. M. BAXTER: Cette situation spéciale est peut-être due à certaines raisons. Pour ce qui est du sol, le port de Saint-Jean est une propriété privée; il appartient à la ville. Il n'est pas comme les autres ports du Canada qui, en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, sont passés entres les mains du gouvernement fédéral. Pendant quelque temps, on s'est figuré que cela plaçait le service de pilotage de Saint-Jean en dehors de l'administration, ce qui évidemment n'avait aucun fondement. Je trouve qu'on devrait appliquer au service de pilotage de Saint-Jean les efforts qu'on a faits pour unifier tout le service de pilotage du Canada. J'estime qu'il serait préférable d'avoir une seule caisse générale pour la protection des pilotes, au lieu du système actuel. Je ne m'oppose pas à ce qui se fait à Québec, mais je crois qu'il vaudrait mieux étendre le même système à tout le reste du Canada et que le Gouvernement se charge de la totalité du service. A une certaine époque, on aurait peut-être réprouvé cette idée, parce que certains petits ports étaient plutôt jaloux de ce qu'ils appelaient l'intervention fédérale. Mais je pense qu'il serait bon d'adopter cette suggestion pour le bien des pilotes qui ne sont nulle part très nombreux et qui ne sont pas très bien rétribués. Le fait est qu'ils ont besoin de tous les avantages possibles afin de compenser pour le

long apprentissage qu'ils sont obligés de faire et le service très ardu qu'ils accomplissent. Je conseille au ministre d'étudier soigneusement la possibilité de traiter tout le monde sur le même pied afin que tous dépendent pour leur pension d'un fonds unique du Dominion.

L'hon. M. TOLMIE: Pour éclairer le comité, le ministre pourrait comparer le système de pilotage en vigueur sur la côte du Pacifique avec celui qui existe sur le Saint-Laurent et nous expliquer pourquoi on paye des pensions sur le Saint-Laurent et non ailleurs.

L'hon. M. CARDIN: Il n'existe pas d'organisation de pilotage dans l'Ouest; les armateurs de navires peuvent retenir les services de qui ils veulent. Cependant, sur le Saint-Laurent comme dans les eaux des Provinces maritimes le capitaine est obligé de retenir les services d'un pilote. Sur la côte du Pacifique, la profession est ouverte et quiconque peut se présenter aux examens de pilotage. Il est donc impossible de comparer les deux systèmes.

L'hon. M TOLMIE: Les pilotes du Pacifique sont-ils payés selon un tarif de tant par tonne ou de quelle manière les rémunère-t-on?

L'hon. M. CARDIN: Ils font leurs propres arrangements avec les armateurs.

L'hon. M. TOLMIE: Comment aiment-ils ce système comparativement à l'ancien système qui existait sur le Pacifique? Dans l'état de choses actuel, le département reçoit-il des plaintes?

L'hon. M. CARDIN: Nous n'avons pas reçu de plaintes.

M. BROWN: Sur le Saint-Laurent ce sont des syndicats?

L'hon. M. CARDIN: Je ne le pense pas.

M. BROWN: Il existe évidemment une association des pilotes?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. BROWN: Et leur attitude est sanctionnée par la loi?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. BROWN: Je présume qu'il est entendu que ceux qui font partie de l'association seront engagés en qualité de pilotes.

L'hon. M. CARDIN: Oui, mais ils doivent subir une préparation spéciale avant de pouvoir se faire admettre dans l'association.

L'hon. M. TOLMIE: Quel système coûte le moins cher aux expéditeurs?

L'hon. M. CARDIN: Je l'ignore, le département n'est pas en mesure de connaître quels prix paient les armateurs quand il s'agit d'arrangements particuliers. De plus, les arrangements peuvent être modifiés par les circonstances.

L'hon. M. TOLMIE: Le pilote du Pacifique possédant les connaissances voulues doit-il subir un examen du gouvernement ou doit-il simplement se soumettre à certaines conditions exigées par quelque association?

L'hon. M. CARDIN: Ces hommes reçoivent une certaine préparation et subissent un examen dirigé par les fonctionnaires du département avant d'être reçus pilotes. C'est là le système adopté dans l'Est. En ce qui regarde l'Ouest, le département n'a rien à voir dans les ententes qui sont faites.

M. LEWIS: Pourquoi le Gouvernement est-il responsable des pensions?

L'hon. M. CARDIN: Il est difficile de dire exactement la différence entre les deux systèmes. Le département continue simplement une coutume qui a longtemps existé. Les suggestions de mon honorable ami (M. Baxter) valent d'être étudiées et je suis tout prêt à examiner cette question.

M. LEWIS: Quel est le montant de la pension?

L'hon. M. CARDIN: Trois cents dollars.

(Le crédit est adopté.)

Allocation au maître du port d'Amherstburg pour la surveillance des phares et des bouées de la rivière Sainte-Claire, de la rivière Détroit et du lac Erié, et pour d'autres services des phares durant la saison de navigation de 1925, $600.

L'hon. M. BAXTER: Ce crédit a-t-il été présenté auparavant?

L'hon. M. CARDIN: Oui, depuis de nombreuses années.

(Le crédit est adopté.)

Patrouille des eaux septentrionales du Canada, $10,000.

M. SPEAKMAN: Quel est le but de cette patrouille et, d'une manière générale, quelle région surveille-t-elle?

L'hon. M. CARDIN: Son but est de compiler les rapports de l'expédition canadienne arctique. On a publié approximativement 90 p. 100 de tous les rapports et on compte terminer tout le travail y compris la reliure des volumes, pour les distribuer aux universités et bibliothèques avant la fin de cette période.

M. BANCROFT: La patrouille des mers arctiques se fait-elle toujours dans la même direction ou d'après un plan différent chaque année?

L'hon. M. CARDIN: Ce travail est pour ainsi dire terminé, et ce crédit pourvoit seulement à la compilation de publications relatives à l'expédition dans les mers canadiennes de la région arctique.

M. BANCROFT: Je propose que le ministre fasse faire cette année un relevé du détroit d'Hudson durant l'été afin de nous renseigner davantage sur l'utilité de cette entreprise.

M. SPENCER: Quelle proportion de ce crédit a-t-on dépensée l'année dernière?

L'hon. M. CARDIN: Il a été dépensé $9,695.

M. SPENCER: Je remarque que certains crédits portent l'explication: à voter de nouveau. Comme ce crédit n'a pas été épuisé l'an dernier, ne devrait-il pas porter la même mention?

L'hon. M. CARDIN: Il n'y a rien dans ce crédit qui justifierait cette mention: ce qui n'a pas été dépensé a été retourné à la Trésorerie.

M. SPEAKMAN: Le ministre a dit tout à l'heure que ce travail de compilation de renseignements était à peu près terminé. Doit-on comprendre que ce service sera discontinué bientôt?

L'hon. M. CARDIN: Oui, autant que le ministère de la Marine est concerné.

L'hon. M. BAXTER: Je n'ai pas bien saisi les paroles du ministre. S'agit-il des pêcheries, de l'observation des courants, ou quoi?

L'hon. M. CARDIN: L'objet de l'expédition était de se renseigner généralement sur l'état de choses là-bas. Les rapports traitent jusqu'à un certain point des pêcheries.

L'hon. M. BAXTER: Qu'est-ce que le ministre entend par "là-bas"?

L'hon. M. CARDIN: La région arctique.

L'hon. M. BAXTER: Mais le travail est fait.

L'hon. M. CARDIN: Oui.

L'hon. M. BAXTER: Je remarque qu'en 1922-1923, nous dépensions pour cela, $15,000, en 1923-1924, $15,000; en 1924-1925, $10,000; et cette année, l'on demande encore $10,000. Mes chiffres ne remontent pas au delà de 1922-1923. Le ministre dit que le travail est terminé et qu'il n'y a plus qu'à préparer les rapports. Quand tous ces crédits se ressemblent tant, je me demande s'ils s'appliquent tous à la préparation de rapports, ou à différentes choses? Combien s'applique à l'expédition et combien aux rapports? J'espère que nous n'avons pas entrepris d'explorer l'océan arctique, car nous pourrions affecter cette somme à quelque chose de plus utile.

L'hon. M. CARDIN: C'est la dernière fois que nous demandons un crédit de ce chiffre. Celui-ci est destiné à terminer la compilation et la préparation des rapports de l'expédition canadienne dans les mers arctiques.

L'hon. M. BAXTER: Y a-t-il âme qui vive au Canada pour tirer parti d'un tel travail?

L'hon. M. CARDIN: L'on m'informe que tous les savants du Canada tiennent beaucoup à la publication de ces rapports.

L'hon. M. BAXTER: Le ministre me pardonnera de l'interroger sur un sujet qu'il ne connaît probablement pas mieux que moi. Les savants peuvent y tenir, mais de quelle utilité pratique est-ce pour le science? Quelqu'un va-t-il entreprendre la navigation de ces mers? Cherchons-nous la situation des icebergs? Acquérons-nous un territoire de quelque valeur?

L'hon. M. CARDIN: Le département ne prépare pas d'expédition pour cette année, nous désirons seulement terminer cette affaire et compléter les publications qui sont déjà très avancées.

L'hon. M. BAXTER: Je ne puis trouver l'inscription correspondante dans le rapport de l'auditeur général. Elle y est sans doute, mais je ne sais sous quelle rubrique la chercher. J'imagine que si je la trouvais, je rencontrerais encore cette vieille connaissance dénomm-e l'Imprimerie nationale, de même que des cartographes. Et il est fort probable que je découvrirais que tout cela est enfoui dans les archives et que personne n'y pense jamais.

L'hon. M. CARDIN: Il existe en tout quatre-vingt-dix rapports.

L'hon. M. BAXTER: L'impression en a coûté combien, l'an dernier?

L'hon. M. CARDIN: Les frais d'impression l'année dernière se sont élevés à $3,000 approximativement.

L'hon. M. BAXTER: A quoi ont servi les autres $6,000 ou $7,000?

L'hon. M. CARDIN: Cela comprend le traitement de l'honorable J. C. Patterson, ancien lieutenant-gouverneur du Manitoba, et de M. Johansen.

L'hon. M. BAXTER: Qui est l'honorable J. C. Patterson?

L'hon M. CARDIN: Il était autrefois ministre de la Milice.

L'hon. M. GRAHAM: Comme je suis un des anciens je pourrais peut-être fournir l'explication.

L'hon. M. BAXTER: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'expliquer.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable J. C. Patterson était autrefois ministre de la Milice, non sous un Gouvernement libéral, mais sous un autre Gouvernement.

(Le crédit est adopté.)

Service météorologique, y compris l'observatoire magnétique, subventions de $500 chacune aux observatoires de Kingston et Montréal; aussi une allocation de $400 à L. F. Gorman, observateur à Ottawa, $260,000.

L'hon. M. CARDIN: Ce crédit est le même que celui de l'an dernier. C'est pour le maintien du service météorologique du Canada.

M. GARLAND (Bow-River): Est-ce que d'autres ministères s'occupent de travaux météorologiques?

M. CARDIN: Je n'en connais pas.

(Le crédit est adopté.)

Inspection des bateaux à vapeur, $119,210.

L'hon. M. CARDIN: Cette somme est consacrée à l'inspection des bateaux à vapeur en conformité des dispositions de la loi de la marine marchande du Canada. Sous le régime de cette loi le gouverneur en conseil peut adopter des règlements concernant l'épreuve des chaudières à vapeur, leur construction et leur entretien, l'inspection de la coque et de l'équipement des bateaux à vapeur, aussi l'inspection des machines et de l'équipement des vapeurs et l'examen et la certification des ingénieurs de navires à vapeur. Elle pourvoit aussi à la nomination d'inspecteurs compétents pour ces fins.

M. WARD: Les armateurs ne payent-ils pas eux-mêmes les frais de cette inspection?

L'hon. M. CARDIN: Oh! Oui.

M. WARD: Ce crédit élevé est-il remboursé au Gouvernement?

L'hon. M. CARDIN: Le département perçoit des armateurs les droits pour l'inspection des vapeurs et des chaudières.

M. WARD: Est-ce dépensé en sus du crédit que nous étudions en ce moment?

L'hon. M. CARDIN: Le département paye les salaires des fonctionnaires occupés à ce travail, de ceux qui font l'inspection des chaudière, des coques et de l'équipement, et perçoit les honoraires. Ces inspecteurs sont des fonctionnaires du département.

M. LEWIS: Qui perçoit les droits?

L'hon. M. CARDIN: Le receveur général.

M. GARLAND (Bow-River): La somme totale des droits égale-t-elle le montant du crédit mentionné? Sinon, quelle est la différence?

L'hon. M. CARDIN: Le département a une faible balance à son crédit à la fin de l'année.

M. GARLAND (Bow-River): Quel a été le montant total collecté?

L'hon. M. CARDIN: Les chiffres n'indiquent que la période du 1er avril au 1er octobre pendant laquelle le département a reçu la some de $81,741.

M. GARLAND (Bow-River): Pour quelle raison la période ne comprend-elle pas la même que celle des crédits? Le ministre déclare que $81,000 est la somme de droits perçus avant le 1er octobre.

L'hon. M. CARDIN: Jusqu'au 1er octobre.

M. GARLAND (Bow-River): Combien percevra-t-on du 1er octobre au 31 mars?

L'hon. M. CARDIN: On me dit de $40,000 à $50,000.

M. McBRIDE: L'honorable député peut être assuré que le Gouvernement exigera des armateurs chaque dollar qu'il pourra en obtenir.

M. GARLAND (Bow-River): Ce doit être un armateur qui parle.

L'hon. M. TOLMIE: Monsieur l'Orateur, relativement au poste d'inspection des navires à Victoria (Colombie-Anglaise), M. Cullum a occupé cet emploi avec toute la compétence voulue pendant des années. Il est mort il y a quelque temps. On me dit qu'avant sa mort il était à préparer une requête en vue d'obtenir une allocation de retraite ou une pension que l'on accorde généralement aux fonctionnaires civils, mais comme il n'a pu remplir cette requête, sa veuve n'a pu retirer les bénéfices auxquels elle aurait eu droit. Cet emploi comporte une haute responsabilité, et pendant qu'il l'occupait il a fait l'inspection de vapeurs qui transportaient des milliers de passagers aux ports de la Colombie-Anglaise chaque année. Dans ces circonstances, je crois, il est de plus regrettables que sa veuve et sa famille souffrent à cause d'une simple négligence, et je demanderai au ministre d'adopter une attitude charitable et de voir s'il ne serait pas possible d'accorder à la veuve la pension à laquelle elle aurait eu droit si son mari avait rempli avant sa mort la formule de rigueur.

L'hon. M. CARDIN: Les fonctionnaires de mon département ont discuté la chose avec ceux du département des Finances. Au-

cune décision n'a été prise, mais je puis assurer mon honorable ami que je suis très sympathique à l'égard de ce qu'il vient de dire.

Gouvernement civil—Marine et Pêcheries—appointements, $484,720; dépense casuelle, $95,000.

L'hon. M. CARDIN: Ce crédit est pour payer les salaires du personnel du département au bureau-chef, personnel qui compte 245 personnes en tout, soit onze de moins que l'an dernier et trente-quatre de moins que l'année précédente. Pour cet article, il y a une diminution de $12,280 sur l'an dernier et de $41,120 sur l'année précédente, en dépit du fait que les augmentations statutaires se sont élevées l'an dernier à $20,000 et cette année à $8,100. Ces réductions proviennent de l'abolition d'emplois devenus vacants ou de la nomination de remplaçants au minimum du salaire.

M. GARLAND (Bow-River): Quels sont les devoirs du directeur du service de la T.S.F.? Je remarque qu'il a un assez gros salaire. Je présume que sa fonction doit être pleine de responsabilités et que ses devoirs doivent être onéreux. Le ministre voudrait-il les exposer en résumé?

L'hon. M. CARDIN: La fonction de directeur du service de la T.S.F. est en effet très importante, car il a la responsabilité de tout le service de T.S.F. du département. Mon honorable ami le comprendra, il se présente chaque jour des découvertes nouvelles dans la T.S.F., et comme je l'ai dit hier, le département établit de nouveaux postes de temps à autre dans l'intérêt de la navigation et du commerce. Ce directeur est un expert.

M. GARLAND (Bow-River): Quels sont ses devoirs?

L'hon. M. CARDIN: C'est le conseiller-expert du département; rien ne se fait dans son service sans qu'il en ait pris connaissance au préalable; il surveille tout le service. On ne trouve pas beaucoup d'hommes expérimentés comme lui dans notre pays.

M. SPENCER: Je remarque qu'il y a un commissaire des naufrages. Quels sont ses devoirs?

L'hon. M. CARDIN: Il dirige des enquêtes sur les accidents de la navigation et il en fait rapport au département.

M. SPENCER: Je remarque qu'on lui paie un assez bon salaire. Combien de fois a-t-il été appelé l'an dernier à diriger des enquêtes sur des accidents maritimes?

L'hon. M. CARDIN: Il est occupé presque tout le temps. Les devoirs de cette partie du service ont été expliqués hier lorsque la Chambre a voté l'article concernant le commissaire fédéral des naufrages.

M. SPENCER: Combien y a-t-il eu de naufrages sur les côtes du Canada l'an dernier?

L'hon. M. CARDIN: L'été dernier, le commissaire a tenu trente-deux enquêtes.

L'hon. M. BAXTER: Je ne sais pas qui occupe les positions dont je vais parler et je ne critique aucunement les personnes qui les occupent. Mais je remarque que nous avons un architecte naval en chef à $5,400; un architecte naval adjoint à $3,420; deux autres architectes adjoints à $2,580 chacun; en tout environ $14,000. Je ne savais pas que nous construisions même un navire par année ni même que nous l'avions fait depuis deux ou trois ans. Les phares me paraissent difficilement être dans les attributions d'un architecte naval. Si on les installait assez loin du rivage, je présume qu'on préparerait des plans généraux et qu'il ne serait pas difficile de les faire construire par des maçons et des charpentiers ordinaires. C'est probablement un vestige du temps où le département s'occupait de la construction de l'arche de Noé, et l'on a laissé les noms de ces hommes sur la liste de paye. Il se peut qu'ils aient à faire quelque chose d'utile, mais j'aimerais à avoir des explications.

L'hon. M. CARDIN: L'architecte naval en chef est M. Duguid. Il lui faut s'occuper de toute construction nouvelle et surveiller toutes les réparations.

L'hon. M. BAXTER: Je ne parle pas des réparations. Voilà quatre hommes de la même catégorie; quel ouvrage d'architecture fait-on?

L'hon. M. CARDIN: L'architecte naval doit préparer les devis pour toutes les réparations quand des devis sont nécessaires, s'occuper de toute construction nouvelle et surveiller les réparations. En outre, c'est lui qui avise tous les départements quand ils ont des navires à acheter, y compris les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

L'hon. M. BAXTER: Qu'avons-nous construit depuis trois ans en fait d'architecture navale et combien cela a-t-il coûté? Je ne réclame la destitution de personne, mais il ne peut y avoir d'ouvrage d'architecture navale pour tant d'hommes et je suggère qu'ils pourraient utilement être permutés et remplir d'autres fonctions. S'il s'agissait du ministère de la Défense nationale je comprendrais que quatre hommes pussent reconstruire la marine en une année; mais il s'agit du minis-

tère de la Marine et des Pêcheries; je pensais que l'on achetait les navires déjà construits et que l'on accordait à forfait le travail des réparations. Je ne pense pas que les réparations ordinaires nécessitent un plan dressé expressément par un architecte naval, qui, si je ne me trompe, doit s'occuper de construction. Les réparations en réalité doivent être une affaire de peu d'importance.

L'hon. M. CARDIN: Il est vrai que, au cours des dernières années, nous n'avons pas entrepris de travaux de construction considérables. Mais ces hommes sont à l'emploi du ministère depuis longtemps et, dans le passé, le ministère faisait des travaux considérables de construction. Presque tous les dragueurs employés dans le chenal du Saint-Laurent furent construits par le ministère de la Marine et des Pêcheries et les plans en avaient été préparés par l'architetcte naval.

L'hon. M. BAXTER: Le ministre pense que je parle de l'architecte en chef. Pas du tout. Je ne connais pas leur nom; mais je parle de quatre employés, à savoir l'architecte naval en chef, l'architecte adjoint et deux architectes adjoints.

L'hon. M. CARDIN: L'architecte en chef n'a qu'un adjoint. Les deux autres sont attachés à la division des phares.

M. GARLAND (Bow-River): Je prie le ministre et le comité d'examiner les crédits suivants:

1 Directeur du service radiotélégraphique..	$4.500
1 Surintendant divisionnaire, T.S.F.	3,480
1 Ingénieur électricien de T.S.F.	2.880
1 Inspecteur senior de T.S.F.	2,700
2 Inspecteurs de T.S.F., 1 à $2,220, 1 à $1,980..	4,200
1 Ingénieur électricien junior de T.S.F.	2,040

Soit un total de $20,000 en chiffres ronds. Je ne pouvais m'imaginer que les activités du Gouvernement en rapport avec la T.S.F. se fussent multipliées si rapidement qu'elles justifient des déboursés de cette nature. Je ne sais pas si l'on se servira du radio pour des fins politiques dans la prochaine élection. Je ne sais pas à quoi on l'emploie aujourd'hui sauf pour donner les rapports de la bourse, l'heure et autres choses analogues. Ces déboursés sont peut-être justifiés; je ne veux pas critiquer trop sévèrement. Mais il me semble que notre pays ne peut se permettre de verser $20,000 en salaires seulement pour le service de la T.S.F.

M. McBRIDE: L'expérience que j'ai acquise sur la côte du Pacifique m'apprend que cet argent est dépensé à bon escient. Tous ceux qui se sont occupés de navigation connaissent bien la valeur du service que l'on donne à cet égard. Un navire qui n'a pas d'appareils de T.S.F. peut se trouver dans une situation dangereuse dans la région septentrionale, mais un autre navire qui en est muni peut avertir Vancouver, de sorte que l'on pourra envoyer du secours; et si un accident est survenu, on peut s'en assurer et aller au secours du navire en question. De cette façon, un vaisseau peut être en communications avec toute la côte, qu'il ait des appareils de T.S.F. ou non. C'est un service très important et ceux qui ont vécu près de la mer l'apprécient plus que je ne puis le dire.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre intérimaire ayant répondu, le ministre pourrait peut-être nous donner des renseignements. Je ne doute pas que mon honorable ami (M. McBride) ne connaisse très bien la question et je ne mets pas en doute ses affirmations; on a sans doute rendu beaucoup de services appréciables. Mais les hommes dont il est question ici ne sont pas ceux qui lancent des messages en mer, qui reçoivent les appels de détresse et autres analogues venant des navires de l'océan Pacifique.

M. McBRIDE: Ils les reçoivent des postes.

M. WARD: N'est-il pas vrai que tout navire de quelque importance a ses propres appareils de T.S.F.? Ces postes radiotélégraphiques du Gouvernement sont-ils nécessaires à la protection de la navigation?

L'hon. M. CARDIN: Le département doit administrer des postes récepteurs afin de recevoir les messages venant des paquebots. Il est vrai que ces hommes ne sont pas chargés des postes que possède le département dans les diverses parties du pays, mais ils doivent voir à la construction de tous nos postes, en dessiner les plans, se procurer le matériel et surveiller les travaux. De plus, ils doivent voir à ce que les postes soient tenus en bon état et conformément à tous les perfectionnements de la science. Etant donné la responsabilité attachée à leur travail et l'importance de cette division du service, qui augmente chaque jour, je crois que ces hommes méritent le salaire qu'ils reçoivent.

M. GARLAND (Bow-River): Je ne me plains pas des salaires, mais du nombre des fonctionnaires et des surintendants. Je pense que les techniciens doivent être payés suivant leur habileté, mais je ne puis voir la raison du nombre de ces fonctionnaires. Le ministre pourrait suivre l'exemple de son collègue des Chemins de fer. Je ne crois pas que le National-Canadien garde un personnel d'experts de cette importance et pourtant

il fait tout autant d'émissions radiophoniques que ce département.

M. SPENCER: A combien d'endroits les postes d'émission sont-ils installés et dans quelles parties du pays?

L'hon. M. CARDIN: Le département a vingt postes sur la côte est, neuf sur la côte ouest et sur les Grands lacs.

M. SPEAKMAN: Ces fonctionnaires ont-ils quelque chose à faire avec la surveillance et l'inspection des appareils de radio chez les particuliers, outre leur travail pour le Gouvernement?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

L'hon. M. TOLMIE: Le ministre voudrait-il nous dire à quels endroits sont les neuf postes de la côte ouest?

L'hon. M. CARDIN: Alert Bay, Bull Harbour, Cap Lazo, Dead Tree Point, Digby Island, Estevan, Gonsales Hill, Point Grey et Pachena Point.

M. DOUCET: Monsieur le président, l'honorable ministre voudrait-il dire où sont situés les postes de l'Atlantique?

L'hon. M. CARDIN: Belle-Isle, pointe Amour, Cap Race, île Grindstone, Pointe-à-la-Renommée, Clarke City, Pointe-au-Père, Grosse-Isle, Québec, Montréal, Cap Sable, Camperdown, Ile aux Sables, North Sydney, Halifax, bateau-phare de Heath Point, bateau-phare de Lurcher.

L'hon. M. TOLMIE: Quels sont les fonctions du directeur du pilotage et dans quel rayon les exercent-ils?

L'hon. M. CARDIN: Il doit s'occuper du service de pilotage sur le Saint-Laurent, jusqu'à la côte de l'Atlantique, mais il n'a rien à faire avec le pilotage sur la côte ouest.

M. WOODSWORTH: Ces inspecteurs ont-ils la surveillance des postes du National-Canadien?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. WOODSWORTH: Y a-t-il quelques rapports entre les postes du National-Canadien et ceux que le département de la Marine entretient?

L'hon. M. CARDIN: Le département a la surveillance sur ceux du National-Canadien; ce sont des postes d'émission. Le département n'a pas de ces postes, ce ne sont que des postes de télégraphie sans fil.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Se trouve-t-il un poste de télégraphie sans fil à Fort-Vermilion, dans l'Alberta? J'ai dû correspondre avec trois départements, il y a environ un an, à ce sujet. J'ai d'abord écrit au ministre de l'Intérieur; il m'a renvoyé au ministre des Travaux publics. J'écrivis à celui-ci, à son tour il me renvoya au ministre de la Marine et des Pêcheries. J'écrivis à ce département, pour être renvoyé au service des territoires du Nord-Ouest du ministère de l'Intérieur. Ce n'est peut-être pas un temps propice pour soulever cette question, toutefois, je voudrais bien savoir du ministre s'il y a un poste de télégraphie sans fil à Fort-Vermilion, ou s'il se propose d'en installer un, ou si le département s'intéresse à cette question.

L'hon. M. CARDIN: Le département de la Marine n'a pas de poste à cet endroit. S'il s'en trouve un il doit avoir été installé par le département de la Défense nationale ou par celui de l'Intérieur.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): On avait d'abord demandé une ligne télégraphique; je crois que plus tard on a proposé un poste de télégraphie sans fil pour communiquer avec ceux de McMurray et du Yukon serait plus avantageux et plus économique. La population du Fort Vermilion, avait l'impression qu'on y établirait un poste de télégraphie sans fil, et je ne fais que demander une déclaration au ministre à ce sujet.

L'hon. M. CARDIN: Ce doit être du ressort du département de l'Intérieur.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Ce département s'occupe-t-il aussi de télégraphie sans fil ou si le département de la Marine est seul à s'en occuper? Selon moi, si un poste de télégraphie sans fil doit être installé c'est ce département de préférence qui s'en occupera.

L'hon. M. CARDIN: Logiquement, c'est ce qui devrait se faire, mais on me dit que le département de l'Intérieur maintient ses postes indépendamment de ceux de mon département. Je crois qu'il y aurait moyen de fusionner.

M. SPENCER: Les fonctionnaires préposés au radio par le département de la Marine ont-ils à s'occuper des postes qui relèvent du département de l'Intérieur?

L'hon. M. CARDIN: Non.

M. SPENCER: D'autres départements ont-ils des postes de radio?

L'hon. M. CARDIN: Le département de la Défense nationale ne possède pas de poste, mais il a quelques appareils de radio à son usage.

M. SPEAKMAN: En ce cas, l'inspection des hauts fonctionnaires de ce département se

borne aux postes sous leur direction immédiate et aux postes appartenant à des particuliers, mais non aux radios établis par d'autres ministères.

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

M. SPEAKMAN: Ces derniers radios sont entièrement sous la surveillance de leurs départements respectifs?

L'hon. M. CARDIN: Ils sont indépendants.

M. SPENCER: Ces autres départements ont leurs propres experts en radiotéléphonie?

L'hon. M. CARDIN: Le département de l'Intérieur n'a pas d'experts en radiotéléphonie. Très souvent, il se repose sur nos experts et ceux du département de la Défense nationale.

M. SPENCER: J'ai cru comprendre qu'au dire du ministre, il y a un instant, le département de la Défense nationale n'avait pas d'experts.

Sir EUGENE FISET: L'honorable député fait erreur. Le département de la Défense nationale a un certain nombre de fonctionnaires qui sont devenus experts en télégraphie sans fil ou en radiotélégraphie. et l'on possède au département un certain nombre d'appareils portatifs pour fins d'instruction, dans les camps et ailleurs. Mais le département de la Défense nationale ne possède pas de poste permanent comme ceux des départements de l'Intérieur et de la Marine et des Pêcheries.

M. SPENCER: Ce que je veux savoir, c'est s'il y a cumul ou chevauchement entre les divers départements?

Sir EUGENE FISET: Il n'y en a pas.

M. MILNE: Le ministère possède-t-il un système de radiotélégraphie aussi bien que de radiophonie?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. MILNE: Et les experts sont les mêmes?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. WOODSWORTH: En quoi consistent les fonctions du surintendant des commissions de ports?

L'hon. M. CARDIN: Ce fonctionnaire surveille tous les travaux exécutés dans les divers ports et vérifie les déboursés faits par les commissaires sur les avances votées par le Parlement. Les diverses commissions de ports sont tenues de faire rapport au département de la Marine et des Pêcheries touchant tous les débours effectués par elles, et ce fonctionnaire en fait la vérification.

M. WOODSWORTH: Alors, si je comprends bien, les commissions de ports de Montréal, Halifax et Vancouver font rapport à lui?

L'hon. M. CARDIN: Elles font rapport au département, et ce fonctionnaire est chargé de la vérification de tous les rapports.

M. WOODSWORTH: A-t-il à s'occuper des crédits de ces commissions?

L'hon. M. CARDIN: Non.

M. WOODSWORTH: Alors il accomplit un simple travail d'écritures?

L'hon. M. CARDIN: Il fait plus ou moins office de vérificateur.

M. WOODSWORTH: Les diverses commissions des ports transmettent les comptes et il les vérifie?

L'hon. M. CARDIN: C'est cela.

M. WOODSWORTH: Pourquoi faut-il absolument un vérificateur compétent pour ce travail?

M. CARDIN: C'est pratiquement un travail de vérificateur. Il fait la vérification des comptes et des livres des différentes commissions de ports.

M. LUCAS: Je note une augmentation considérable de son traitement, cette année.

L'hon. M. CARDIN: La commission du service civil a effectué un nouveau classement de son emploi.

M. KELLNER: Est-ce à propos de ce crédit-ci que nous pouvons discuter l'administration des commission de ports?

L'hon. M. CARDIN: Non.

M. GARLAND (Bow-River): Le fonctionnaire en question fait-il des voyages, disons à Vancouver, à Halifax et à Montréal? J'imagine que la chose est nécessaire à la vérification convenable des livres.

L'hon. M. CARDIN: Oui. Ses fonctions l'obligent à se rendre en ces villes.

M. GARLAND (Bow-River): En d'autres termes, il remplit simplement la fonction de vérificateur? Est-ce exact?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. GARLAND (Bow-River): Je m'étonnais du titre pompeux de ce fonctionnaire. Ne pourrait-on pas, tout simplement, l'appeler vérificateur, ou contrôleur? Sa dignité pourrait s'en offenser, mais les membres de la Chambre sauraient à quoi s'en tenir.

L'hon. M. CARDIN: Le nom de la fonction a été adopté dans le classement fait par la commission du service civil.

M. GARLAND (Bow-River): Je dois protester contre l'habitude prise par les ministres d'accuser la commission du service civil.

L'hon. M. CARDIN: Je n'accuse pas la commission; le classement a été fait en conformité de la loi.

M. GARLAND (Bow-River): Je suggérerais au ministre de prendre une décision lui-même et de la transmettre à la commission.

L'hon. M. CARDIN: Je ne suis pas de votre avis.

M. GARLAND (Bow-River): C'est pourtant votre droit. Niez-vous que vous possédiez ce droit?

L'hon. M. CARDIN: Je prétends que je n'ai pas le droit d'intervenir dans les décisions de la commission du personnel. C'est elle qui décide en dernier ressort.

M. GARLAND (Bow-River): Le ministre soutient-il que la commission ait jamais refusé de donner suite à une proposition qu'il lui aurait faite?

L'hon. M. CARDIN: Cela n'est jamais arrivé, parce que j'ai toujours respecté les attributions de la commission.

M. COOTE: Je voudrais savoir si la Chambre aura une autre occasion de discuter le travail des commissions de ports, surtout celle de Vancouver. Peut-on le faire à propos de ce crédit?

L'hon. M. CARDIN: Je regrette que cette discussion ne puisse avoir lieu à l'occasion du crédit en cause. Ordinairement, la discussion se fait à propos d'une avance de fonds demandés par le Gouvernement en faveur de quelque commission du port.

M. COOTE: La commission ne demande donc rien cette année?

L'hon. M. CARDIN: On ne sait pas.

M. COOTE: Il faudrait avoir l'occasion de discuter là-dessus. J'aimerais le faire immédiatement, mais ce n'est peut-être pas l'occasion. Je demanderai donc au ministre quand cette discussion pourra avoir lieu?

L'hon. M. CARDIN: Vous aurez l'occasion avant la fin de la session.

M. COOTE: Le ministre ne paraît pas bien sûr. Ne pourrait-il nous donner une certitude.

L'hon. M. CARDIN: Je suis à peu près sûr que l'occasion se présentera.

[L'hon. M. Cardin.]

M. COOTE: La question est très importante. J'aimerais qu'il prît l'engagement ferme de nous donner l'occasion plus tard. S'il ne le peut pas, nos amis et moi nous voudrions ouvrir tout de suite la discussion.

L'hon. M. GRAHAM: Cette discussion ne pourrait-elle avoir lieu à l'occasion du projet sur la loi des grains? (*Exclamations.*) Parfaitement, c'est l'objet que poursuit notre collègue. Ne veut-il pas discuter la conduite de la commission du port dans la manutention des grains?

M. COOTE: C'est un fait.

L'hon. M. GRAHAM: Alors, la question viendra à propos de la loi des grains. La discussion pourra avoir lieu.

M. COOTE: Je désire que le ministre nous promette une occasion de discuter.

L'hon. M. CARDIN: Vous l'aurez certainement.

M. SPEAKMAN: Les commissaires de port sont-ils rétribués sur un crédit du budget?

L'hon. M. CARDIN: Non:

M. SPEAKMAN: Ils ne reçoivent rien?

L'hon. M. CARDIN: Ils ne reçoivent rien du Gouvernement; ils sont payés sur les recettes du port.

M. SPEAKMAN: Je savais qu'ils touchaient un salaire indirectement, mais je pensais qu'ils étaient payés comme le sont les inspecteurs. Ainsi, quand un service perçoit des droits ou une taxe quelconque, les sommes perçues sont remises au receveur général et ces fonds assurent le salaire des employés. Mais dans le cas des commissaires, leurs émoluments sont pris sur les recettes du port, n'est-ce pas?

M. BANCROFT: Les commissaires du port sont dans la même situation que les représentants du peuple, n'est-ce pas? Ils se paient eux-mêmes.

M. SPEAKMAN: Il y a une différence à cet égard. Les indemnités parlementaires sont votés par la Chambre des Communes, de sorte que nous avons le privilège de discuter nos actes lorsque nous délibérons sur ce crédit.

M. COOTE: En réponse à une question de l'honorable député de Vancouver-Centre (M. Stevens), on a affirmé que le Gouvernement a un ingénieur qui surveille ou inspecte la construction du nouvel élévateur à Vancouver. A quel chapitre du budget le traitement de cet ingénieur est-il inscrit?

L'hon. M. CARDIN: On a répondu, j'en suis convaincu, que le Gouvernement n'emploie pas d'ingénieur pour la surveillance de ces travaux. De fait, nous n'en avons pas.

M. COOTE: Il y a donc eu méprise de ma part. J'ai cru que l'on avait répondu affirmativement à cette question. Je désire maintenant poser une question au ministre en ce qui regarde la garantie de $351,000 formé par l'entrepreneur pour le parachèvement de deux navires aux chantiers maritimes de Prince-Rupert, il y a quelques années, et que la compagnie de garantie n'avait pas encore acquitté l'an dernier. A-t-on opéré la rentrée de cette somme?

L'hon. M. CARDIN: Pas encore. Les procédures prises à cette fin sont encore pendantes devant les tribunaux.

M. COOTE: Le Gouvernement a-t-il intenté un procès à la compagnie en question afin de recouvrer la somme en jeu?

L'hon. M. CARDIN: Mon département a remis toute l'affaire entre les mains du ministère de la Justice.

M. COOTE: Depuis combien d'années le pays se trouve-t-il privé de cette somme?

L'hon. M. CARDIN: Depuis 1918.

M. COOTE: Le ministre est-il en mesure de fournir des explications satisfaisantes en ce qui regarde le délai?

L'hon. M. CARDIN: Le département a remis l'affaire entre les mains du ministère de la Justice, il y a déjà passablement longtemps, mais nulle décision n'a été rendue jusqu'aujourd'hui. La cause est encore pendante.

M. COOTE: A quelle date la cause a-t-elle été remise entre les mains du ministère de la Justice?

L'hon. M. CARDIN: Il y a près de deux ans.

M. COOTE: Le département semble avoir manqué d'énergie en toute cette affaire, et il prête certainement le flanc à la critique. De l'avis du ministre, est-il possible oui ou non d'opérer jamais la rentrée de cette somme?

L'hon. M. CARDIN: En réalité, je l'espère; cependant, tout dépend exclusivement de la décision qui sera rendue.

M. COOTE: L'espoir du ministre, je conjecture, est encore ce que nous pouvons obtenir de mieux.

L'hon. M. CARDIN: L'espoir que je manifeste repose sur ma propre conviction; j'ignore, toutefois, quelle décision rendra le ministère de la Justice.

M. SPENCER: Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il jamais réclamé une décision du ministère de la Justice, ou lui a-t-on rappelé l'affaire?

L'hon. M. CARDIN: La question fut soumise au ministère de la Justice accompagnée d'une prière d'intenter une poursuite.

M. SPENCER: Avez-vous insisté pour obtenir une décision?

L'hon. M. CARDIN: Je n'ai pas les détails exacts à la mémoire; je sais, toutefois, que l'affaire a été soumise au ministère de la Justice, qui n'a pas encore rendu sa décision.

M. COOTE: Le département de la Marine et des Pêcheries ne peut se dégager ainsi de toute responsabilité quand bien même il aurait soumis cette affaire au ministère de la Justice. Si au bout de deux ans, l'avocat d'une compagnie particulière était dans l'impossibilité de montrer des résultats, ses clients, ne manqueraient pas de l'aiguillonner régulièrement. Avons-nous le droit de nous faire rembourser cette somme ou devons-nous abandonner tout espoir de la recouvrer? Le département, je le crains fort, a complètement oublié l'affaire et il ne tentera pas le moindre effort pour rentrer dans ses fonds. S'il y a un moyen de nous faire rembourser cette garantie, pour quelle raison ne l'a-t-on pas fait avant aujourd'hui? Le comité a le droit d'exiger du ministre une réponse franche et nette. Nous nous rendons compte que l'affaire s'est produite avant que mon honorable ami ne prit en mains la direction du département; toutefois, le comité et le pays ont le droit d'exiger des explications pour ce qui est du délai à opérer la rentrée de cette somme.

A quoi sert-il d'exiger une garantie, si nous négligeons de nous la faire verser du moment que l'entrepreneur est en défaut?

L'hon. M. CARDIN: Mon département a fait ce qu'il a pu. Les fonctionnaires jugeaient bien que cette somme était recouvrable, et, je le répète, ils ont remis toute l'affaire entre les mains du ministère de la Justice dont ils attendent la décision.

M. LUCAS: Je vois que ce crédit pourvoit aux appointements d'un inspecteur. Quelles sont ses fonctions?

L'hon. M. CARDIN: Il surveille les opérations de tous les navires qui appartiennent au département.

M. LEWIS: Il y a un inspecteur senior des signaux de brume. Quelle est la nature de ses fonctions?

L'hon. M. CARDIN: Il a la direction du service de tous les signaux de brume du

pays. Ce sont des appareils très dispendieux et il en a la surveillance générale.

L'hon. M. TOLMIE: Quels sont les devoirs du surintendant des capitaines et des marins?

L'hon. M. CARDIN: Il s'occupe de tout ce qui intéresse les marins en général; tout ce qui se rapporte à eux est soumis à sa juridiction.

L'hon. M. TOLMIE: Quelles dispositions a-t-on prises pour le service de sauvetage sur la côte occidentale de l'île de Vancouver et à l'entrée du détroit de Juan-de-Fuca?

L'hon. M. CARDIN: Le département a un poste de sauvetage au ruisseau de Bamfield et un autre à Clayaquot. Il a aussi un service de patrouille de Bamfield à Bachena. Il a été entendu hier que cet article serait réservé à la demande de l'honorable député de Vancouver (M. Stevens).

L'hon. M. TOLMIE: Comment fonctionnent ces postes? Quelle est la nature de ces embarcations? Combien y a-t-il d'hommes à Clayaquot et au ruisseau de Bamfield?

L'hon. M. CARDIN: A Bamfield, il y a un patron de chaloupe, un mécanicien, sept rameurs et un cuisinier. A Clayaquot, un patron un mécanicien et huit rameurs.

L'hon. M. TOLMIE: Affecte-t-on aucun des navires de la marine canadienne à ce service?

L'hon. M. CARDIN: Durant l'hiver, ils travaillent de concert avec mon département.

L'hon. M. TOLMIE: Quel est le type de ces vaisseaux?

L'hon. M. CARDIN: Des chalutiers.

L'hon. M. TOLMIE: Quelle serait leur vitesse contre un vent violent au large de la côte du Pacifique, disons une tempête de 40 à 50 nœuds?

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

L'hon. M. TOLMIE: Quelle est leur vitesse en temps normal?

L'hon. M. CARDIN: Environs 12 nœuds à l'heure.

L'hon. M. TOLMIE: Je croyais qu'elle était de 9 nœuds environ.

M. SPEAKMAN: Je remarque que cet article comprend un secrétaire particulier à $3,360, un secrétaire de l'exécutif à $1,860 plus une allocation de $600 pour devoirs de secrétaire dans le cabinet du ministre. Quelle est la différence entre un secrétaire particulier et un secrétaire de l'exécutif?

L'hon. M. GRAHAM: Sous l'empire de la loi, un ministre peut se faire accompagner de son secrétaire particulier, mais s'il n'est pas membre du personnel civil, il se retire en même temps que le ministre, à moins qu'un autre ministre ne l'accepte. De plus, la loi décrète que tous les ministres peuvent, indépendamment de la commision du service civil, avoir avec eux un secrétaire de l'exécutif et un ou deux sténographes de deux classes, je crois. Ces fonctionnaires ne relèvent pas non plus de la commission du service civil et se retirent avec le ministre. Les devoirs du secrétaire particulier sont bien connus. Dans plusieurs départements la raison pour laquelle ces employés ont été ajoutés au service est qu'un seul secrétaire particulier ne peut accomplir seul toute sa tâche, et la loi a permis au ministre de lui adjoindre un secrétaire de l'exécutif dont les fonctions sont indiquées par le secrétaire particulier.

M. SPEAKMAN: Il est réellement un adjoint du secrétaire particulier?

L'hon. M. GRAHAM: En grande partie. Le ministre peut assigner les fonctions du secrétaire particulier et du secrétaire de l'exécutif sous presque tous les rapports.

M. SPEAKMAN: Bien que ces secrétaires apparaissent tous le chapitre de l'administration civile et soient payés sur ce crédit, ils ne dépendent pas de la commission du service civil?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. SPEAKMAN: Le fait même qu'ils sont compris dans ce crédit n'implique pas qu'ils relèvent de la commission du service civil?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

L'hon. M. TOLMIE: Je reviens pour un instant à notre service de sauvetage sur la côte du Pacifique. On me dit que ces chalutiers, vu leur peu de force motrice, ne peuvent accomplir leur tâche en hiver, qu'ils ne peuvent avoir une vitesse de plus de 4 nœuds à l'heure contre les gros vents, qu'ils ont été à peu près impuissants pendant une tempête sur une côte abritée, et qu'ils auraient beaucoup de difficulté à mettre des chaloupes à la mer durant une tempête. Je désirerais faire observer au ministre ce qui se passe sur la côte occidentale à certaines saisons. Depuis quelques années, nous avons eu à déplorer un certain nombre de naufrages sérieux avec beaucoup de pertes de vies parce que l'on n'a pas pris les précautions nécessaires.

Quand c'est une question de vie ou de mort, comme ici, le Gouvernement devrait fournir des bateaux convenables en nombre suffisant pour assurer une protection réelle.

M. SPENCER: Je vois sur cette liste neuf comptables ou commis des comptes, un commis-vérificateur et divers autres commis. Quelle différence y a-t-il entre ces emplois? Pourquoi certains sont-ils appelés commis des comptes et d'autres commis-vérificateurs?

L'hon. M. CARDIN: Je ne puis que répéter que ces désignations sont celles choisies pour ces emplois par la commission du service civil. Très souvent il y a peu de différence entre les divers emplois.

M. SPENCER: Je vois qu'on s'est dispensé des services d'un garde-magasin et que le chiffre des traitements est abaissé d'autant. Comment se fait-il qu'on ait pu abolir ce poste?

L'hon. M. CARDIN: Le remaniement du travail parmi les autres employés a permis la suppression de cet emploi. D'autres fonctionnaires du département se chargent de ces fonctions.

(Le crédit est adopté.)

Pêcheries,—Appointements et déboursés des fonctionnaires et gardiens des pêcheries, et du service de surveillance des pêcheries, $880,000.

M. DOUCET (texte): L'honorable ministre voudrait-il dire si son département a considéré une résolution adoptée le dix-sept juin dernier, par le comité de la marine et des pêcheries, au sujet de la saison de la pêche du homard dans le détroit de Northumberland. Cette résolution porte que la saison de la pêche du homard devrait s'ouvrir le six août au lieu du seize du même mois?

L'hon. M. CARDIN (texte): Je ne puis répondre exactement à la demande de l'honorable député; mais, si une semblable résolution se trouve dans le département, je suis convaincu qu'elle recevra toute la considération qu'elle mérite.

M. GARLAND (Bow-River): Monsieur le président, j'ai lieu de croire qu'on a discuté l'opportunité réelle des piscifactures. Y a-t-il actuellement une enquête à ce sujet?

L'hon. M. CARDIN: Des plaintes sont parvenues au département; mais ce dernier n'a pas adopté une attitude définitive puisqu'on n'a mis en avant aucun régime pour remplacer celui actuellement en honneur. La commission biologique a ordre d'enquêter et de faire rapport sur tout le régime.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Voilà quelque temps j'ai lu dans les journaux un article au sujet du Petit lac des Esclaves, en Alberta: apparemment on y tente de conserver l'exploitation du poisson blanc au moyen d'une diminution de la pêche annuelle. Il va sans dire que l'industrie en souffre. Est-il possible d'accroître artifiellement le nombre des poissons blancs; ou cela coûterait-il trop cher?

L'hon. M. CARDIN: Le département a été saisi de la question. Si la mémoire ne me fait défaut la pêche annuelle a été réduite à 650,000 livres. Le département est persuadé que la meilleure méthode de conservation consiste à restreindre la pêche annuelle et à décréter une période d'interdiction.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): On ne pourrait pas y établir une piscifacture ou accroître autrement le nombre des poissons sans simplement imposer des restrictions à la pêche?

L'hon. M. CARDIN: Puisqu'on s'est plaint au département que le régime des piscifactures laisse à désirer, il est difficile de répondre là-dessus avant d'avoir pris connaissance du rapport de la commission biologique qui poursuit présentement une enquête à ce sujet.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Où est située la piscifacture la plus voisine du Petit lac des Esclayes?

L'hon. M. CARDIN: La piscifacture de Banff.

M. GARLAND (Bow-River): D'après une rumeur qui circule à propos des méthodes du service de pisciculture, à une certaine saison un cours d'eau fut peuplé de truite et, plus tard, d'achigan; en conséquence presque toute la truite fut mangée. Est-ce que cette rumeur est fondée?

L'hon. M. CARDIN: D'après les renseignements en possession du département ces eaux ne furent pas peuplées d'achigan.

M. GARLAND (Bow-River): Mais enfin y mit-on un autre poisson qui ne fraternise pas exactement avec la truite?

L'hon. M. CARDIN: Rien de la sorte n'est venu à la connaissance du département.

M. GARLAND (Bow-River): Je suggère au ministre qu'il serait peut-être bien avisé d'aller au fond de cette histoire. Certains affirment que la chose a eu lieu.

M. BANCROFT: Si nous discutons les piscifactures je veux demander au ministre quand on va remplacer celle de la rivière Dauphin détruite par un incendie?

L'hon. M. CARDIN: On n'a pris aucune décision, parce que tout le système de pisci-

facture ayant fait l'objet de plaintes, le département hésite à prendre de nouvelles dispositions tant qu'on n'aura pas le rapport de la commission biologique qui fait actuellement une enquête. Si le système est défectueux, le département n'entreprendra pas, bien entendu, la construction de nouvelles piscifactures.

M. BANCROFT: A ce sujet, je dirai que les gens là-bas estiment qu'avant de reconstruire l'établissement, les agents du département devraient se réunir avec les pêcheurs et les compagnies pour déterminer l'endroit où il convient de construire le nouvel établissement, de façon que tout le monde soit satisfait de l'emplacement. On pense généralement qu'on pourrait trouver une bien meilleure situation sur le lac que l'ancien emplacement.

L'hon. M. CARDIN: Je prends note de la demande de l'honorable député.

M. McQUARRIE: Quelle est la composition de la commission biologique?

M. CALDWELL: Pendant que le conseiller du ministre cherche le renseignement, je poserai une autre question. Je ne savais pas que les piscifactures étaient comprises dans cet article.

L'hon. M. CARDIN: Elles ne le sont pas.

M. CALDWELL: Puis-je demander où l'on en est rendu au sujet du déplacement de la piscifacture de Sparkle, comme on l'appelle, sur la Miramichi? Je crois comprendre que la question a été mise à l'étude et qu'on a trouvé qu'il n'y avait pas assez d'eau à cet endroit pour alimenter l'établissement. On m'a informé, il y a environ six mois, je crois, qu'on devait installer un nouvel établissement sur le ruisseau Simpson, qui assure un meilleur approvisionnement d'eau.

L'hon. M. CARDIN: On m'informe qu'aucune décision n'a encore été prise à cet égard.

M. CALDWELL: Je crois avoir dans mes dossiers une lettre du ministre ou d'un des fonctionnaires de son département, disant qu'on avait pris une décision et qu'on attendait seulement d'avoir obtenu un emplacement convenable du gouvernement provincial pour construire la piscifacture. Il y a de cela six mois. On espérait que l'établissement aurait été construit à temps pour commencer les opérations dès ce printemps.

L'hon. M. CARDIN: Je n'ai aucun souvenir de cette lettre. Les fonctionnaires qui sont à mes côtés m'informent qu'aucune décision n'a été prise. Toutefois, je ferai faire des recherches et je le laisserai savoir à l'honorable député la semaine prochaine.

[L'hon. M. Cardin.]

M. CALDWELL: Il y a une autre question qui tombe sous cet article; celle des salaires des gardes-pêche temporaires qu'on emploie en été pour la protection du poisson. J'ai déjà demandé instamment au ministre de bien vouloir augmenter ces salaires. Comme je suis un de ceux qui sont en faveur de l'économie, ma proposition ne semblera peut-être pas bien conforme à mes idées. Mais on devrait relever les salaires de ces employés. Dans ma province, pour s'acquitter de leur mission, il leur faut parfois camper à trente ou quarante milles d'un village, transporter leurs provisions, construire leurs abris, être sur le qui-vive nuit et jour et tout cela pour la mirifique somme de $2 ou $2.25 par jour. Je ne pense pas qu'on puisse s'attendre à un très bon service pour ce prix-là. Ces hommes travaillent certainement plus que pour ce qu'on leur paie; on ne peut pas se procurer les meilleurs hommes, ni espérer le meilleur service avec une rémunératnon aussi insuffisante. Le ministre a-t-il envisagé la possibilité de relever les salaires de ces gardes-pêche?

L'hon. M. CARDIN: Cela entraînerait une grosse dépense, car le nombre de ces gardes-pêche disséminés dans tout le pays est considérable. Le département craint toujours de demander au Parlement d'augmenter les salaires de ses employés. Mais, quant à moi, je peux dire que j'accueille plutôt favorablement l'idée de l'honorable député. Je comprends très bien qu'un grand nombre de ces gardes-pêche rendent d'excellents services, qu'ils s'acquittent très bien de leurs importantes fonctions et qu'ils méritent la considération du département. Le dernier mot n'est pas dit et je puis assurer à mon honorable collègue que je suis tout disposé à étudier la question. Je conviens que ses remarques sont dignes d'attention.

M. CALDWELL: Quel est le nombre de ces gardes-pêche temporaires? Le ministre dit qu'il craint de demander une somme additionnelle pour augmenter leurs salaires, mais je remarque qu'il n'hésite guère à nous demander 16 millions de dollars pour des travaux de dragage dont nous ne reconnaissons pas tous la nécessité. Pour moi, ce n'est pas une raison valable. Ceux qui vivent à l'intérieur des terres ne comprennent pas l'importance de nos pêcheries et c'est un service qu'on ne doit pas laisser décliner, faute d'employés capables pour en assurer le fonctionnement.

L'hon. M. CARDIN: Le nombre des gardes-pêche est de 423.

M. CALDWELL: Combien en coûterait-il pour augmenter leur salaire d'un dollar par jour, ce qui serait encore fort modeste? Quelle

est la période moyenne de service de ces gardes-pêche temporaires?

L'hon. M. CARDIN: De deux à quatre ou cinq mois.

M. CALDWELL: Soit une moyenne d'environ quatre-vingt-dix jours. Il est possible que quelques honorables députés ne saisissent pas l'importance de cela. Nous avons d'immenses pêcheries de saumon près des côtes de ces provinces. Le saumon, par exemple, ne fraie pas en eau de mer, mais il remonte les cours d'eau douce et fraîche pour frayer et ainsi perpétuer son espèce. Dans bien des cas, les braconniers clôturent la rivière avec du fil de fer pour que les poissons ne puissent pas remonter. Leur système est de construire une cage qu'ils recouvrent de ce fil de fer et ils l'encrent dans le milieu de la rivière en plaçant une clôture de fils de fer de chaque côté jusqu'aux deux rives ce qui fait que les poissons sont pris en remontant. Des poissons ont été pris de ces cages par charges de voitures. Cela s'est pratiqué dans mainte circonstance et dans plus d'une rivière du Nouveau-Brunswick. Si cela continue, les pêcheries du long de la côte disparaîtront parce que les poissons ne pourront plus remonter les cours d'eau fraîche pour y frayer. Nos pêcheries près des côtes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse sont immenses. Les honorables députés s'intéresseraient à une étude des statistiques de l'an dernier. J'ignore ce qu'indiquent les statistiques du département, mais j'ai l'impression que la valeur des pêcheries diminue, justement à cause de ce que je viens de décrire. On exige des gardes-pêche qu'ils traversent ces cours d'eau dans un pays sauvage et à une grande distance de la civilisation; ils risquent parfois leur vie, car certains de ces braconniers sont des individus prêts à tout. Un garde-pêche a été tué sur la côte nord du Nouveau-Brunswick et son meurtrier n'a jamais été appréhendé que je sache. Il faut à ces gardes-pêche du courage et des ressources. Ils doivent fournir leur propre bateau et leurs couvertures, transporter leurs vivres, faire leur camps et passer pour ainsi dire nuit et jour au service, tout cela pour le magnifique salaire de $2.25 par jour. Ce n'est nullement raisonnable. Je ne crois pas qu'on m'ait souvent entendu demander à la Chambre d'augmenter des salaires, mais il s'agit ici d'un cas où nous ne recevons pas de services parce que nous ne payons pas suffisamment et, tant que le salaire sera aussi disproportionné aux services nous ne pouvons pas compter sur autre chose.

M. MICHAUD (texte): Monsieur le président, des citoyens du comté de Madawaska, dans la province du Nouveau-Brunswick, ont formé un club qui, à l'heure actuelle, compte au delà de 200 membres. Ils ont demandé à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries la nomination d'un inspecteur pour le comté de Madawaska. L'honorable ministre nous a donné l'assurance que la demande des membres de ce club recevrait une attention spéciale. J'ose espérer qu'il ne l'oubliera pas.

Quant au salaire des gardes-pêche, je puis affirmer qu'il est trop minime. Plusieurs d'entre eux travaillent à raison de $2 ou $2.25 par jour. Comme mon honorable ami de Carleton et Victoria (M. Caldwell), j'espère que ces employés seront mieux rétribués, à l'avenir. J'espère de plus que nous obtiendrons bientôt la nomination d'un garde-pêche supplémentaire pour surveiller toutes les rivières du comté de Madawaska.

L'hon. M. CARDIN: Monsieur le président, je ne manquerai pas de considérer favorablement les demandes qui viennent d'être faites par l'honorable député de Madawaska.

(Traduction.) Je répète ce que je viens de dire en réponse à l'honorable député de Victoria et Carleton. Je partage dans une large mesure les vues qu'il vient d'exprimer et je ferai de mon mieux pour me rendre à ses demandes.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne veux empêcher personne de parler, mais si ces crédits de la Marine étaient terminés nous pourrions aller nous coucher. Le premier crédit est pour ainsi dire le seul important et si nous pouvions l'adopter nous aurions accompli une bonne semaine de travail.

L'hon. M. BAXTER: Je prie l'honorable ministre de faire rapport du travail accompli. Nous avons adopté plusieurs crédits cet après-midi et ce soir, il est presque dix heures et demie et je crois que nous pourrions réserver le crédit en délibération et qui est de nature à demander des éclaircissements.

M. ROBICHAUD: Ce crédit intéresse toutes les pêcheries du Dominion. Comme l'a dit mon honorable ami de Victoria-Carleton nous avons d'immenses pêcheries au Nouveau-Brunswick. Certaines espèces remontent les rivières et les ruisseaux pour frayer, comme le bar et l'éperlan. Des ponts existent sur certains de ces cours d'eau avec des passages pour les poissons et il y a des pêcheurs qui profitent de cela pour tendre des filets et arrêter les poissons au passage quand ils remontent. Je crois qu'on devrait s'occuper de cette question.

Quant au salaire des gardes-côtes, je crois que mon honorable ami de Victoria-Carleton n'a pas tenu compte du fait que le département a plusieurs employés dans chaque circonscription. Dans la mienne, en plus des

gardes côtes, il y a quatre gardes-pêche dont le devoir est d'empêcher le braconnage et de faire observer les règlements partout dans la circonscription. Les gardes-côtes sont tenus d'aider les gardes-pêche et je crois que ceux-ci sont trop nombreux et ceux-là, pas assez. Nous avons, comme je viens de le dire, quatre gardes-pêche dans ma circonscription et chacun d'eux se fait aider par le garde-côte. Un garde-pêche par circonscription suffirait. Un bon homme devrait être nommé en plus, et lorsqu'il s'agit de nominations concernant l'industrie de la pêche, la commission du service civil devrait tenir compte des recommandations du ministère de la Marine et des Pêcheries. Tout récemment, un instituteur a été nommé inspecteur des pêcheries avec juridiction sur la moitié de la province du Nouveau-Brunswick. C'est un jeune homme très intelligent, mais cet instituteur a été choisi de préférence à des hommes de trente à quarante ans d'expérience dans le métier, comme il en avait été proposé, et j'en avais proposé un moi-même, homme très compétent qui s'était presque toujours occupé de pêche dans le Nouveau-Brunswick. Si c'est ainsi que l'on se propose de développer les pêcheries des Provinces maritimes, il est grand temps d'en confier l'administration à une commission composée de représentants des trois provinces de l'Atlantique. Avant l'institution de la commission du service civil, l'ancien gouvernement avait confié le service des pêcheries dans les Provinces maritimes à un pasteur, le surintendant Fisher d'Halifax.

L'hon. M. GRAHAM: Ce pasteur Fisher avait tendu son filet au mauvais endroit.

M. ROBICHAUD: Je répète que la protection de nos pêcheries doit être confiée à quelqu'un qui possède l'expérience nécessaire et qui est en état d'y consacrer tout son temps. Sans quoi, et à moins que la protection de nos pêcheries ne soit assurée, le gouvernement fédéral fait mieux de les remettre aux trois provinces maritimes. La province de Québec administre ses pêcheries elle-même et avec grand succès. Je ne prétends pas que ce département manque à son devoir. Nous avons des hommes très compétents à la direction des pêcheries canadiennes. Notre directeur des pêcheries et son personnel sont très capables et ils s'acquittent de leurs devoirs, mais ils sont trop éloignés des exploitations. Ils ne peuvent être au courant, comme ils le devraient, et ils n'ont pas assez d'employés pour surveiller la côte. Je crois sincèrement qu'il est possible de résoudre cette difficulté. Le ministre de la Marine devrait envoyer quelques-uns de ses fonctionnaires s'enquérir de toute la situation dans les Provinces maritimes. Nos pêcheries s'appauvrissent considérablement et la qualité du poisson n'est peut-être pas ce qu'elle devrait être.

Je demande au ministère de la Marine d'accorder une petite subvention à l'exposition agricole du comté de Gloucester cette année, et je suis certain que ni les fonctionnaires du ministère ni la Chambre ne trouveront la chose étrange. Pourquoi cette subvention? Nos pêcheurs ne fournissent pas l'article exigé par la clientèle en général. La clientèle est plus exigeante de nos jours qu'elle ne l'était il y a cinquante ans. Elle demande maintenant un article de qualité supérieure, et la préparation du poisson est devenue un art. Nous avons dans ma circonscription différentes qualités de poissons préparés entre autres le saumon séché et salé de Gaspé, une marque de deux cents ans. C'est un produit préparé en grande partie dans mon comté et il ne répond pas aux exigences de la clientèle. Je crois qu'il faut pousser nos pêcheurs à perfectionner leur industrie et c'est pourquoi je me propose de demander au département un octroi de $500 ou $1,000 pour notre exposition agricole afin d'amener les pêcheurs à y exposer leurs meilleurs produits. Je crois que cela ferait un grand bien.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre de la Marine et des Pêcheries commence à sentir la fatigue, et je crois que les honorables députés aimeront autant réserver le crédit n° 239, de $880,000, pour salaires et dépenses relatives à la surveillance et à la protection des pêcheries, et le crédit n° 245, de $370,000, pour la pisciculture, et voter les crédits moins élevés. Nous pouvons réserver les deux crédits les plus importants dont il est question et qui permettent la discussion de tout ce qui se rapporte aux pêcheries, pour un autre jour, mais si le comité le veut bien nous pourrions adopter les crédits moins importants.

L'hon. M. BAXTER: Le crédit n° 242, qui consacre une somme de $95,000 à la conservation et au développement des pêcheries en eau profonde, touche à une question de principe. Je ne vois pas que nous puissions épargner du temps en remettant cette discussion à plus tard; il faudra discuter la question quand même.

L'hon. M. GRAHAM: Je tente d'en arriver à un compromis raisonnable.

L'hon. M. BAXTER: Nous vous avons cédé sur tous les points.

L'hon. M. GRAHAM: Personnellement, je suis demeuré à mon siège presque tous les soirs jusqu'à minuit et je commence à m'y faire. Nous pourrions, je crois, réserver le

gros montant de $880,000 parce que certains honorables députés qui désirent le discuter ne sont pas ici. Je propose que nous réservions les deux gros crédits que j'ai mentionnés, que nous adoptions les autres et ajournions.

M. CALDWELL: Si le ministre nous assure que nous serons à même de discuter toute question que soulève le crédit je ne vois pas pourquoi nous n'eccepterions pas sa proposition.

L'hon. M. GRAHAM: Cela ne fait pas de doute, à mon avis. Nous avons discuté toutes sortes de questions à l'occasion du premier crédit.

M. McQUARRIE: Avant de prendre cette décision, permettez-moi de souligner le fait que j'ai posé il y a un instant une question à laquelle le ministre devait trouver une réponse.

L'hon. M. CARDIN: Les membres de la commission de biologie du Canada sont: le docteur A. P. Knight, président; le docteur J. P. McMurrich, M. John Dybhaven, M. Handfield Whitman, M. J. J. Cowie, le professeur O'Danahoe, le professeur C. J. Connoly, le professeur P. Cox, le rév. chanoine V. A. Huard, le professeur W. J. McClement et le docteur A. H. McKay.

M. McQUARRIE: Les membres de cette commission reçoivent-ils une certaine rémunération ou un traitement annuel?

L'hon. M. CARDIN: Ils ne reçoivent aucun traitement.

M. McQUARRIE: A-t-on réorganisé la commission? Je pose cette question parce que l'on nous promit à la dernière session, je crois, de réorganiser la commission surtout au point de vue de la représentation du Pacifique, que l'on nommerait quelqu'un qui consacrerait tout son temps à l'étude scientifique des pêcheries de la côte du Pacifique. Jusqu'à présent, toute notre représentation a compris un professeur d'université qui, au cours des vacances, consacrait une partie de son temps à l'étude des mœurs des poissons. Cependant, on n'a pas cru cette représentation satisfaisante et si le ministre se rappelle bien, la commission des pêcheries de 1922 soumit certaines propositions à ce sujet. On nous promit, je crois, d'adopter un meilleur système de représentation et c'est sur ce point que je désire obtenir des explications.

L'hon. M. CARDIN: De fait, on a modifié la loi en 1923 afin d'augmenter le nombre des membres de la commission et de permettre la nomination de trois nouveaux membres. Deux de ces membres devaient représenter les industries--un pour chaque côte—et le troisième devait être choisi dans le département. Ainsi, les industries particulièrement concernées et le département se trouveraient à coopérer dans les conditions les plus propres à assurer l'avancement des pêcheries. Pour la côte de l'Atlantique, on choisit comme représentant M. Handfield Whitman d'Halifax, et pour la côte du Pacifique, M. John Dybhaven de Prince-Rupert. On est à étudier la question d'accorder à la Colombie-Anglaise une plus forte représentation sur la commission et on s'occupera de la question de nouveau à la prochaine séance de la commission.

M. McQUARRIE: Je n'ai pas saisi le nom du représentant de la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. CARDIN: M. Dybhaven.

M. McQUARRIE: Est-ce un expert?

L'hon. M. CARDIN: Il représente l'industrie, on me dit.

M. McQUARRIE: Cela ne règle en rien le point. J'avais compris que l'on devait nous nommer sur la côte un expert qui consacrât tout son temps à l'étude des mœurs des poissons, de la possibilité de ramener le saumon dans le fleuve Fraser et autres questions qui se rattachent aux pêcheries de la côte du Pacifique. Le ministre comprend l'importance de la question surtout pour ce qui est du Fraser. Le ministre doit savoir qu'il y a quelques années le saumon remontait le fleuve Fraser en nombre si considérable que la prise fournissait jusqu'à 900,000 caisses de saumon par année. Ce chiffre a beaucoup diminué, et aujourd'hui on ne prend que pour 50,000 à 60,000 caisses par année. Il en résulte donc une perte énorme pour le pays. La question qu'il faut étudier et enquêter est celle de savoir si l'on peut faire quelque chose pour que la montaison du saumon sockeye dans le fleuve Fraser se rétablisse. Qui va y voir? Cela appartient non pas à un homme qui s'occupe de cette industrie, mais à une autorité scientifique, à quelqu'un qui consacrera tout son temps à ce travail et non pas à un professeur d'université qui n'emploiera à cette fin qu'une partie de ses vacances. Je crois que le département est négligent s'il ne fait pas d'arrangements pour remplir la promesse qui nous a été faite. Il ne faut pas jouer avec cette question. Je ne crois pas que le ministre soit disposé à la traiter légèrement, car il en comprend l'importance.

A propos du Fraser, il y a plusieurs questions qui méritent d'être mises à l'étude. L'une de ces questions est naturellement celle de savoir si nous pouvons ou non faire quelque arrrangement avec le département des pêcheries de l'état de Washington. Si l'on veut faire quelque chose de permanent, il faut la

coopération des autorités de l'état de Washington et de notre gouvernement. J'aimerais aussi à demander au ministre où en sont rendues les négociations entamées avec les autorités de l'état de Washington au sujet du Fraser. J'imagine,—et le ministre en a sans doute les détails,—que des négociations ont eu lieu et que l'on a nommé un comité mixte composé de représentants de l'état de Washington et du département canadien de la Marine et des Pêcheries. Il serait intéressant et même nécessaire de savoir où l'on en est rendu.

L'hon. M. CARDIN: La situation est aujourd'hui plus encourageante que jamais. Les négociations qui se poursuivent sont très satisfaisantes et le département espère que les résultats obtenus le seront également. Aucune décision définitive n'a encore été prise. Quant à l'emploi d'un homme expérimenté pour étudier la question de restaurer les pêcheries dans le Fraser, le docteur Forester consacre tout son temps à l'étude de cette question. Le bureau biologique, à sa prochaine réunion, étudiera la question d'augmenter le nombre de ses membres, et s'il prend une décision, on tiendra sans doute compte de la demande de mon honorable ami à l'effet de nommer quelqu'un possédant une connaissance spéciale de la situation locale.

M. McQUARRIE: Quelle est la compétence du docteur Forester?

L'hon. M. CARDIN: Il est bien connu comme savant et il a été recommandé par le bureau biologique.

M. McQUARRIE: Où se tient-il?

L'hon. M. CARDIN: Il est attaché à la station de Nanaïmo, sous les ordres du docteur Clemens.

M. McQUARRIE: Ce n'est guère l'endroit propice pour étudier le fleuve Fraser.

L'hon. M. CARDIN: C'est précisément son travail; il est chargé de s'occuper en particulier de la situation du fleuve Fraser.

M. McQUARRIE: Mais le ministre dit qu'il est à Nanaïmo. Quelles investigations y poursuit-il? Ce n'est pas là une question oiseuse. Elle est importante, le ministre doit s'en rendre compte.

L'hon. M. CARDIN: Je me rends parfaitement compte de l'importance de la question. Je sais qu'il a poursuivi des investigations depuis assez longtemps dans le Fraser.

M. McQUARRIE: Est-il réellement allé sur le Fraser?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

[M. McQuarrie.]

M. McQUARRIE: Le ministre pourrait-il donner au comité quelques détails sur ces investigations?

L'hon. M. CARDIN: Il est censé envoyer ses rapports au bureau biologique qui les transmet ensuite au département.

M. McQUARRIE: Quand a-t-il été nommé?

L'hon. M. CARDIN: Il y a plus de deux ans.

M. McQUARRIE: Et n'a-t-il pas encore fait de rapport?

L'hon. M. CARDIN: Aucun rapport n'est parvenu au département, mais il a probablement fait rapport ou donné des renseignements au bureau biologique. Le département n'a reçu du bureau aucun renseignement.

M. McQUARRIE: Je prétends que le département devrait s'intéresser à la chose.

L'hon. M. CARDIN: De fait, il s'y intéresse.

M. McQUARRIE: Alors le Gouvernement devrait, je crois, demander quels rapports le docteur Forester a faits au bureau et nous devrions en obtenir les détails. Il ne sert sûrement pas à grand'chose de charger un homme de poursuivre des investigations à moins qu'il n'en résulte quelque chose ou que nous ne puissions savoir quels rapports il soumet.

L'hon. M. CARDIN: Ces enquêtes doivent nécessairement embrasser une longue période; il ne peut faire rapport plusieurs fois par année.

M. McQUARRIE: Mais il a déjà prolongé son examen pendant deux ans. Je conviens qu'il devra examiner un grand nombre de sujets. Par exemple, la question des piscifactures, dont on a parlé. Je ne dis pas que je suis en faveur de l'abolition de ces établissements; en réalité, de longues études des méthodes de pisciculture m'ont appris que l'on pourrait améliorer les piscifactures du pays. Mais je n'ai jamais demandé que l'on abandonnât le régime des piscifactures, car je ne pense pas que ce soit recommandable. Il y a ensuite la question des ennemis du saumon: par exemple, l'otarie. C'est une question qui demande un examen. L'otarie détruit actuellement plus de poisson que les pêcheurs n'en peuvent prendre. Les pêcheurs éprouvent de grandes difficultés à retirer de l'eau les poissons pris dans les filets avant que l'otarie les détruise. Il y a aussi le danger provenant de la truite, qui détruit les œufs du saumon. Il y a encore la question du rétablissement des

frayères, dont des milliers d'acres, dans le haut du Fraser, ont été absolument épuisés et sont maintenant stériles. Rétablira-t-on ces frayères? Si l'on ne peut les rétablir et y amener les poissons pour frayer, l'on ne pourra rétablir la montaison du saumon sockeye. Je veux savoir si l'on étudie sérieusement cette question ou si on en a simplement confié l'étude au Dr Forester, qui l'examinera et qui présentera, dans un avenir éloigné et incertain, un rapport qui sera simplement classé. Est-ce ainsi qu'on agira, ou a-t-on l'intention d'agir sérieusement et de voir s'il n'y aurait pas un moyen pratique de traiter cette question? Je dois dire que je ne suis pas satisfait des renseignements que le ministre nous a donnés ce soir, et je pense réellement que le département devrait s'intéresser plus vivement à l'affaire.

M. NEILL: Je puis dire que cette station biologique n'est pas située à Nanaïmo mais à Departure Bay, qui est dans le comté de Comox-Alberni. J'y suis allé l'automne dernier, mais je regrette de dire que le souvenir qui m'en est resté n'est pas assez vif pour me permettre de décrire exactement le travail de recherches qu'on y fait. Le Dr Clemens n'était pas là, mais je rencontrai son adjoint, qui me fit visiter les terrains et m'expliqua avec soin le genre de travail qu'il accomplissait et les méthodes employées.

Je puis dire seulement, de façon générale, que je fus favorablement impressionné par l'économie et l'efficacité avec lesquelles l'on administre la station et par le fait qu'on y accomplit un travail d'ordre absolument pratique. Je regrette de ne pouvoir décrire exactement ce travail, mais j'en ai gardé l'impression que nous retirons un grand avantage de l'argent que l'on débourse à la station.

(Le crédit est adopté.)

Pour construire des passes migratoires et déblayer les rivières, $30,000.

L'hon. M. BAXTER: Je demande que l'on réserve ce crédit, car, à son propos, je désire me procurer des renseignements en ce qui concerne le Nouveau-Brunswick. Suivant les renseignements que j'obtiendrai, je serai fondé ou non de traiter ce sujet dans la Chambre.

(Le crédit est réservé.)

Pour aider à la conservation et au développement des pêcheries en haute mer et de la demande de poisson, $95,000.

L'hon. M. BAXTER: C'est une question très importante et je pense qu'il est trop tard, ce soir, pour en entreprendre la discussion. Je sais que certains honorables députés, de ce côté de l'Assemblée au moins ont exprimé l'intention de discuter la question des débouchés à trouver pour le poisson de haute mer. Il vaudrait mieux réserver ce crédit.

(Le crédit est réservé.)

Pour recherches scientifiques sur les problèmes pratiques et économiques se rapportant aux pêcheries, $10,000.

L'hon. M. BAXTER: Je demande qu'on réserve ce crédit, car je pense que personne d'entre nous n'en comprend l'objet.

(Le crédit est réservé.)

Il est fait rapport de l'état de la question.

La séance est levée à onze heures du soir.

Lundi, 11 mai 1925.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI CONCERNANT L'IMMIGRATION ET LA COLONISATION

L'hon. J. A. ROBB (ministre de l'Immigration et de la Colonisation) demande à déposer un projet de loi (bill n° 112) tendant à modifier la loi relative à l'immigration et à la colonisation.

Monsieur l'Orateur, le présent bill a peu d'étendue. La modification proposée s'impose parce que les tribunaux de la Colombie-Anglaise ont jugé que l'article 4 de la loi de l'immigration et de la colonisation, selon son texte, attribue au ministre de l'Immigration et de la Colonisation les pouvoirs conférés au ministre de la Justice aux termes de l'article 43 de la loi d'immigration.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel sera l'effet de la modification?

L'hon. M. ROBB: Jusqu'ici quiconque était détenu en prison pouvait être libéré sur l'autorisation du ministre de la Justice; mais apparemment l'article 4 confère ce pouvoir au ministre de l'Immigration et de la Colonisation. Le présent amendement rétablit la prérogative exclusive du ministre de la Justice.

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

QUESTIONS

(Les questions auxquelles on a répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

LE FROMAGE IMPORTE

M. STEWART (Leeds) demande:

1. Le Gouvernement sait-il que les fabricants canadiens de fromage de fantaisie utilisent le fromage de la Nouvelle-Zélande dans la fabrication de leur produit?
2. Ces fabricants exportent-ils ce produit étiqueté comme produit canadien?
3. Ces fabricants ont-ils droit à une réduction des droits d'importation sur le fromage qu'ils utilisent dans la fabrication de leur produit, lorsqu'ils en font l'exportation?

4. Quelle réduction de droits accorde-t-on à ce sujet?
5. Quand on utilise du fromage canadien dans la fabrication de ces produits, quelle est la qualité du fromage utilisé?
6. A-t-on adopté des règlements régissant la fabrication, le marquage ou le classement du fromage canadien à employer, ou pour la vente de cette qualité de fromage?
7. Le ministre de l'Agriculture se propose-t-il de réglementer la fabrication, le marquage, la vente et l'exportation de cette qualité de fromage?

L'hon. M. COPP (pour le ministre des Douanes):

1. Oui.
2. Non.

3 et 4. D'après les règlements décrétés en conseil sous l'empire de la loi des douanes, on alloue un drawback de 99 p. 100 sur les droits versés pour les matières importées qui sont employées, introduites ou liées aux articles fabriqués ou produits en Canada et exportés.

5. La première qualité.
6. Non.
7. La question est à l'étude.

LES EDIFICES PUBLICS DANS TEMISCOUATA

M. POULIOT demande:

1. Quels édifices publics appartenant (a) au gouvernement fédéral ou (b) au National-Canadien sont assurés contre l'incendie, dans le comté de Témiscouata?
2. Quelle est l'assurance sur chaque édifice?
3. Quelle est la prime annuelle payée dans chaque cas?
4. Dans quelles compagnies chacun des édifices est-il assuré?
5. Quels sont (a) les noms et (b) adresses des agents d'assurance qui ont pris ces risques?
6. Quand vient l'échéance de chaque police?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. (a) Il n'y a pas d'édifices publics assurés contre l'incendie dans le comté de Témiscouata.

Situation, description des propriétés

(b) Rivière-du-Loup—Gare de voyageurs, gare de marchandises et contenu (marchandises), gare de messageries, réservoir d'eau, glacière, hangar à sable, rotonde à locomotives (30 places), atelier, usine génératrice, magasin, contenu (matériel), atelier de réparation des wagons, contenu (matériel), hangar de la fonderie, contenu (matériel), hangar à charbon, atelier division B et B, hangar à bascule et bascules, bureau de la gare de marchandises, poste d'aiguillage, salle d'outillage et réfectoire, matériel dans le hangar métallique.

Cacouna (Qué.)—Gare de voyageurs.

Saint-Arsène (Qué.)—Gare de voyageurs.

Ile-Verte (Qué.)—Gare de voyageurs, gare de marchandises.

Tobin (Qué.)—Gare de voyageurs, gare de marchandises.

Trois-Pistoles (Qué.)—Gare de voyageurs, gare de marchandises, réservoir d'eau, habitation (agent), hangar à charbon (agent).

[M. Stewart (Leeds).]

2. Situation, description des propriétés.

	Assurance sur Bâtiments	Contenu
Rivière-du-Loup (Qué.)—		
Gare de voyageurs	$ 10,000	$ 2,000
Gare de marchandises	14,000	
Contenu (marchandises)		8,000
Gare de messageries	3,000	
Réservoir d'eau	3,000	
Réservoir d'eau	1,500	
Glacière	7,000	1,000
Hangar à sable	1,000	100
Rotonde (30 places)	50,000	5,000
Atelier	75,000	50,000
Usine électrique	12,000	15,000
Magasin	15,000	
Contenu (matériel)		55,000
Atelier de réparation des wagons	25,000	5,000
Contenu (matériel)		1,800
Dortoir (mécanicien)	2,500	300
Hangar de la fonderie	2,000	
Contenu (matériel)		8,000
Hangar à charbon	600	500
Atelier, dépt. B et B	1,200	500
Hangar aux bascules et bascules	500	
Bureau de la gare des marchandises et poste d'aiguillage	500	100
Salle d'outillage et réfectoire	500	200
Matériel dans le hangar métallique		1,200
Cacouna (Qué.)—		
Gare de voyageurs	6,000	
Saint-Arsène (Qué)—		
Gare de voyageurs	5,000	
Ile-Verte (Qué.)—		
Gare de voyageurs	5,000	
Réservoir d'eau	1,500	
Saint-Eloi (Qué.)—		
Gare de voyageurs	2,000	
Gare de marchandises	2,500	
	Assurance sur Bâtiments	Contenu
Tobin (Qué.)—		
Gare de voyageurs	2,000	
Gare de marchandises	700	
Trois-Pistoles (Qué.)—		
Gare de voyageurs	5,000	
Gare de marchandises	5,000	
Réservoir d'eau	1,500	
Habitation (agent)	2,000	
Hangar à charbon (agent)	400	
	$262,900	$153,700

2. Situation—description des propriétés.

	Prime annuelle
Rivière-du-Loup (Qué.)—	
Gare de voyageurs	$ 60 00
Gare de marchandises	70 00
Contenu (marchandises)	40 00
Gare des messageries	15 00
Réservoir d'eau	15 00
Réservoir d'eau	7 50
Glacière	40 00
Hangar à sable	5 50
Rotonde à locomotives (30 places)	275 00
Atelier des machines	625 00
Usine génératrice	135 00
Magasin	75 00
Contenu (matériel)	275 00
Atelier de réparation des wagons	150 00
Contenu de magasin	9 00
Dortoir des mécaniciens	14 00
Hangar de la fonderie	10 00
Contenu (matériel)	40 00
Hangar à charbon	5 50
Atelier, département B et B	8 50
Hangar à bascules et bascules	2 50
Bureau de la gare des marchandises et poste d'aiguillage	3 00
Salle d'outillage et réfectoire	3 50
Matériel dans le hangar métallique	6 00
Cacouna (Qué.)—	
Gare	30 00
Saint-Arsène (Qué.)—	
Gare	25 00
Ile-Verte (Qué.)—	
Gare	25 00
Réservoir	7 50
Saint-Eloi (Qué.)—	
Gare	10 00
Hangar à marchandises	12 50
Tobin (Qué.)—	
Gare	10 00
Hangar à marchandises	3 50
	Prime annuelle
Trois-Pistoles (Qué.)—	
Gare	25 00
Hangar à marchandises	25 00
Réservoir d'eau	7 50
Maison du chef de gare	10 00
Hangar à charbon du chef de gare	2 00
	$2,083 00

4. Tous les édifices en question sont assurés par la caisse d'assurance de la compagnie.

5 et 6. Répondu sous le n° 4.

EMIGRATION VERS LES ETATS-UNIS

M. ROSS (Kingston) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il quelque avis que les Etats-Unis doivent mettre en vigueur un règlement fixant une limite à l'émigration au Etats-Unis des Canadiens d'origine?

2. Ce règlement doit-il entrer en vigueur en 1925?

3. Le Gouvernement a-t-il tenu consultation avec le gouvernement des Etats-Unis sur cette question?

4. Dans l'affirmative, qu'est-il résulté de la consultation?

Par l'hon. M. ROBB (ministre de l'Immigration):

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Non.

4. Répondu sous le n° 3.

LE COLONEL H. A. C. MACHIN

M. CARRUTHERS demande:

1. Le colonel H. A. C. Machin a-t-il été employé par le Gouvernement du jour, pendant ou après la guerre, ou assigné à des fonctions autres que celles de son grade militaire? Dans l'affirmative, quelles étaient ces fonctions?

2. A-t-il reçu quelque rémunération pour ces services, en dehors de ses paye et allocations militaires régulières? Dans l'affirmative, combien recevait-il par jour?

3. Lui a-t-on payé de plus des frais de déplacement et autres frais? Dans l'affirmative, quels frais?

Par l'hon. M. COPP (au nom du ministre de la Défense nationale):

1. Cet officier a fait partie du corps expéditionnaire canadien du mois d'octobre 1915 au 31 mai 1919. Il est revenu en congé au Canada en juillet 1917 et a été rayé des cadres des troupes d'outre-mer du Canada le 1er octobre 1917, étant retenu au Canada pour services spéciaux comme membre du conseil du service militaire et, subséquemment comme directeur de la section du service militaire.

2. Cet officier a touché la solde régimentaire autorisée pour le grade de lieutenant-colonel jusqu'au 19 février 1918 et du 19 février 1918 au moment où son nom a été rayé des troupes d'outre-mer, il a touché une solde et allocation réunies de $6,000 par an.

TRAITEMENTS DU NATIONAL-CANADIEN

L'hon. sir HENRY DRAYTON demande:

1. Combien de fonctionnaires ou officiers du National-Canadien reçoivent comme rémunération $15,000 ou plus par année?

2. Combien au total le National-Canadien a-t-il payé en salaires ou autres rémunérations qui se montaient dans chaque cas à $15,000 ou plus par année, en 1924?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer): Monsieur l'Orateur, voici une question étrange parce qu'elle cherche à obtenir du National-Canadien des renseignements qu'aucune compagnie de chemins de fer ne donne. En réalité, elle exige que le réseau du Gouvernement fasse une chose qu'une autre compagnie n'est pas tenue de faire et refuserait du reste d'accomplir. Le bureau de direction du National-Canadien s'oppose à la divulgation de ces renseignements bien

que je l'aie prié de les donner puisqu'ils n'intéressent que les hauts fonctionnaires et non pas les employés en général.

3. On lui accordait $15 par jour pour payer ses frais de subsistance et de déplacement. En 1917-18, allocation de subsistance, $2,790; frais de voyage, $39.07; total $2,829.07. En 1918-19, frais de subsistance et de déplacement, $1,074.75. S'il est entendu que cette question-ci n'est pas la préliminaire d'une série qui mettrait les autres compagnies au courant et provoquerait des jalousies à n'en plus finir entre les membres du personnel, j'y répondrai, car, cette réserve admise, je ne crois pas qu'il y ait grand inconvénient à donner ce renseignement. Voici donc la réponse:

1. 17.
2. $350,083.33.

MATERIEL DU NATIONAL-CANADIEN

L'hon sir HENRY DRAYTON demande:

1. Quelle quantité de matériel le National-Canadien a-t-il acheté ou a-t-on acheté pour lui, dans chacune des années 1922, 1923 et 1924?
2. Quelle somme totale a-t-on imputée au matériel dans les livres du réseau à la fin de l'année 1924?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer):

1.

1922..	$ 28,737.50
1923..	29,959,452.28
1924..	14,487,162.27
(Y compris la taxe de vente s'élevant à.. ..	$ 1,686,885.22)

2. $346,896,425.29.

LE PERCEPTEUR ADJOINT DES DOUANES A SAINT-LEONARD

M. DOUCET demande:

1. Quand les fonctions de percepteur adjoint des douanes et de l'accise sont-elles devenues vacantes à Saint-Léonard, comté de Madawaska, Nouveau-Brunswick?
2. Quand la Commission du service civil a-t-elle demandé des aspirants à cette vacance?
3. Combien de demandes lui sont venues?
4. Quels sont les noms des aspirants qui ont subi l'épreuve avec succès?
5. La Commission a-t-elle averti de sa nomination M. Joseph Desjardins et dans ce cas, à quelle date?
6. Cet ordre a-t-il été contremandé? Dans l'affirmative, quand et pourquoi?
7. Quand le département des Douanes et de l'Accise se propose-t-il de nommer un fonctionnaire permanent à ce poste?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. Le 31 août 1924, au décès du percepteur adjoint.
2. Le 10 septembre 1924.
3. Une.
4. M. E. J. Roy.
5. Pas à ce poste.
6. Répondu sous le n° 5.
7. E. J. Roy, nommé permanent le 1er décembre 1924.

[L'hon. M. Graham.]

LES REPARATIONS DE GUERRE

M. BLACK (Halifax) demande:

1. Que fait-on relativement au règlement des réclamations pour réparations?
2. Quand compte-t-on payer ces réclamations?

L'hon. M. COPP (secrétaire d'Etat):

1. La nomination du successeur de feu l'honorable William Pugsley, commissaire chargé d'examiner ces réclamations et de faire rapport à ce sujet, est à l'étude.

2. Une décision sera prise après que le commissaire des réparations aura terminé son rapport.

QUESTIONS TRANSFORMEES EN ORDRE DE DEPOT DE DOCUMENT

LE REVENU DU CANADA

Par M. ROSS (Simcoe):

1. Quel était le revenu total du Canada pour les exercices clos le 31 mars 1922, 1923, 1924 et 1925, quant aux sources suivantes: droits d'importations, droits d'accise, taxes d'accise, taxe de guerre sur le revenu, taxe de guerre sur les profits d'affaires et autres sources?
2. Quelle proportion des sommes reçues représentait dans chaque cas les frais de perception?

LES ELEVATEURS A GRAIN

Par l'hon. M. STEVENS:

1. Combien d'élévateurs à grain possèdent et exploitent (a) le gouvernement fédéral, (b) les commissions des ports relevant du ministre de la Marine, (c) le National-Canadien, et (d) combien sont sous-loués des administrations ci-dessus?
2. Où se trouve chaque élévateur, quels en sont le type et la capacité?
3. Quel est le coût de chacun, non compris l'emplacement?
4. Quel est le coût de chacun, emplacement compris?
5. Quels sont le nombre et le genre des séparateurs, nettoyeurs et sécheurs de chacun?
6. Quelles sont la capacité et la nature du convoyeur de chaque élévateur, et combien de bras chacun comprend-il?
7. Quelle est la nature de la force motrice actionnant chaque élévateur et le maximum commandé et le maximum relié dans chaque cas?
8. Quelle quantité de grain a été reçue et expédiée de chacun dans chaque année-moisson en 1922, 1923 et 1294?
9. Lesquels de ces élévateurs sont exploités sous l'empire de la loi des grains du Canada, et par quelle autorité les autres le sont-ils?
10. Lesquels ont un permis des commissaires du grain et sont transformés en entrepôt de douane par les commissaires?
11. Quel est le tarif d'assurance de chacun sur (a) l'édifice, et (b) le contenu?
12. Quels sont les droits de chacun, et s'il existe un droit de transbordement, quel en est le tarif dans chaque cas?
13. Combien y a-t-il de fosses dans chaque élévateur, et combien de tuyaux de chargement pour les wagons?
14. Dans lesquels de ces élévateurs utilise-t-on des wagons-bascules, l'énergie automatique, ou pelles, et si les bascules sont employées, quelle en est la marque?
15. Quelques-uns de ces élévateurs sont-ils en voie de construction et s'ils sont inachevés, que reste-t-il à faire?

16. Quels ont été les revenus et les frais d'exploitation, non compris l'intérêt et le fonds d'amortissement, pour chacun de ces élévateurs?

17. Si les élévateurs sont loué, (a) à quel prix, (b) à qui sont-ils loués, et (c) quelle est la durée du bail?

18. Quel est le nombre des bascules dans chaque élévateur, indiquant la capacité de réception, d'expédition, de mise en sac de chacune?

RAMPES DE CHEMINS DE FER

Par M. MORIN:

Quelles sont les rampes maxima des itinéraires de locomotives: (a) de Calgary à Vancouver sur le Pacifique-Canadien, (b) d'Edmonton à Vancouver sur le National-Canadien, (c) de Fort-William à North-Bay sur le Pacifique. de (d) Superior Junction à Cochrane, sur le National-Canadien, (e) de North-Bay à Montréal sur le Pacifique, (f) de Cochrane à Québec sur le National-Canadien, (g) de Farnham à McAdam Junction sur le Pacifique, et (h) de Lévis à McGivernv Junction (Nouveau-Brunswick), sur le National-Canadien?

DEMANDE DE DOCUMENTS ACCORDEES SANS DEBAT

ELEVATEUR N° 1, VANCOUVER

Par l'hon. M. STEVENS:

Relevé de bilans faits par MM. Wilson et Wilson en octobre 1924 comme apurateurs des comptes de la Commission du port de Vancouver, et embrassant les transactions de l'élévateur n° 1 pendant l'année-récolte close le 31 juillet 1924.

EMEUTES DE QUEBEC, 1917

Par M. DOUCET:

Copie du rapport du colonel Machin au Gouverneur en conseil, sur les émeutes de Québec en 1917.

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défence nationale): On a attiré mon attention sur cette motion aujourd'hui seulement. Je demanderai à mon honorable ami de réserver sa motion car je désire étudier la question.

(La motion est réservée.)

ILE WRANGEL

Par l'hon. M. MANION (au nom de M. Baxter):

Copie des rapports, mémoires, documents et autres papiers afférant à l'île Wrangel, et qui sont aux mains du département des affaires de l'extérieur; copie de la correspondance entière du Canada avec (a)Viljhalmur Stefansson, (b) le gouvernement britannique et (c) le gouvernement des Etats-Unis à ce sujet.

Le très hon. MACKENZIE KING (premier ministre): Il se peut que le Gouvernement britannique ou celui des Etats-Unis considère une partie de cette correspondance comme confidentielle; conséquemment, nous devons la regarder comme telle. Le reste peut être déposé.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Adoptée, subordement aux restrictions indiquées par le premier ministre.

BILLETS DU DOMINION

Par M. BROWN (au nom de M. Good):

Relevé indiquant:—(1) La somme des billets du Dominion avancés en exécution de la loi financière de 1914, et ses modifications, et dus à la fin de mars, juin, septembre et décembre de chaque année depuis 1914;

(2) Les sommes des garanties acceptées comme base des émissions ci-dessus des billets fédéraux, dans la même période;

(3) Le différentes classes de garanties et les sommes de chacune qui ont été de nouveau escomptées, dans la même période;

(4) Les différentes institutions (banques) qui ont profité du privilège de réescompte, et jusqu'à quel point, dans les périodes sus-indiquées.

L'hon. M. ROBB (ministre intérimaire des Finances): Monsieur le président, le département est bien prêt à fournir les renseignements, mais en l'absence du motionnaire (M. Good), nous pourrions réserver cette motion. La compilation de ces renseignements demanderait l'emploi de plusieurs commis aux écritures et entraînerait des dépenses considérables, sans servir, que je sache, aucune fin utile. Je désire discuter cette motion avec mon honorable ami qui est un fort partisan de l'économie, avant de permettre son adoption.

(La motion est réservée.)

CONVENTION DE COMMERCE AVEC L'AUSTRALIE

M. LADNER: Puis-je demander au Gouvernement, vu les nombreuses demandes de renseignements qui viennent de la Colombie-Anglaise, si on a fait de nouvelles démarches relativement à la convention de commerce avec l'Australie?

Le très hon. MACKENZIE KING: Il n'y a rien de nouveau à ce sujet. Les négociations se poursuivent encore.

M. LADNER: Dois-je comprendre que le premier ministre (le très hon. Mackenzie King) laisse entendre que les négociations se poursuivent, tandis que le premier ministre de l'Australie déclare qu'elles sont closes?

Le très hon. MACKENZIE KING: Si mon honorable ami avait été à son siège l'autre jour il aurait entendu la réponse que j'ai faite relativement à la déclaration dont il vient de parler. Je n'interprète pas la remarque du premier ministre d'Australie de la même manière que mon honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce vrai que M. Ross, qui devait retourner pour reprendre les négociations, n'est pas encore parti?

Le très hon. MACKENZIE KING: Il doit partir cette semaine, je crois,

SECOURS A UN EMPLOYE DU RESEAU NATIONAL

M. POULIOT: Monsieur l'Orateur, puis-je appeler l'attention du Gouvernement sur le

fait que grâce au sang-froid et à la présence d'esprit d'un employé de train et du mécanien sur un convoi de l'Intercolonial l'autre jour on a évité un terrible accident et épargné la vie d'un grand nombre de gens? Mais le mécanicien fut gravement blessé et je ne crois pas qu'il puisse jamais être capable d'occuper cette position à l'avenir. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'accorder quelque chose à cet homme afin qu'il soit en état de se soutenir, lui et sa famille? C'est un M. Gagnon.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer): Cette affaire n'a pas encore été portée à l'attention du Gouvernement, mais je puis assurer mon honorable ami que nous nous en occuperons certainement. Je puis faire remarquer que ces questions nous sont maintenant toujours soumises par le bureau des chemins de fer Nationaux-Canadiens dans un rapport que le Gouvernement accepte ou rejette, selon le cas.

TARIFS DES CHEMINS DE FER

Le très hon M. MEIGHEN: Voilà maintenant environ une semaine et demie que le débat sur le budget a pris fin et les projets de loi destinés à donner effet à la politique du Gouvernement sur des affaires importantes n'ont pas encore été déposés. Pour ce qui est des tarifs de chemins de fer en particulier, puis-je demander quand nous pouvons nous attendre à un exposé de la politique du Gouvernement ou à un projet de loi lui donnant effet?

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer): Nous sommes à étudier la chose. C'est un projet de loi très important. Des erreurs ont déjà été commises dans le passé, me dit-on, même dans la préparation des lois, et le Gouvernement veut s'assurer qu'il n'en soit pas commises cette fois. Ce projet de loi sera déposé assez tôt pour donner aux honorables députés tout le temps voulu pour le discuter.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES GRAINS DU CANADA

L'hon. T. A. LOW (ministre du Commerce) propose que la Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier et de codifier la loi des grains du Canada, chapitre 27 des Statuts de 1912, et ses lois modificatrices, et d'établir des dispositions nouvelles touchant la manutention, le vente, le classement et le pesage du grain, la manutention du grain, à l'entrée et à la sortie des élévateurs ruraux et à la campagne, ainsi que l'inspection des élévateurs en question, l'exploitation, l'administration et la surveillance des élévateurs de têtes de ligne, publics et privés, l'emmagasinage, le nettoyage et la mise en compartiments du grain, son mélange et l'emploi des criblures.

(La motion est adoptée)

[M. Pouliot.]

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion de la résolution.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, voici une étrange façon de préparer un projet de résolution qui précède la présentation d'un projet de loi. L'objet d'une résolution qui doit être suivie d'un projet de loi est d'exposer les motifs de ce projet de loi et à peu près toutes ses dispositions, ou sinon toutes, du moins ses dispositions les plus importantes; sans cela, la résolution n'atteint pas du tout son but; elle est inutile et c'est une perte de temps. Le règlement de la Chambre exige une résolution préalable, mais on ne se conforme pas au règlement par une résolution déclarant simplement qu'une certaine loi devrait être modifiée; c'est tout ce qui est dit dans ce projet de règlement. On dit: "La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier et de codifier la loi des grains du Canada, chapitre 27 des Statuts de 1912, et ses lois modificatrices et d'établir des dispositions nouvelles touchant la manutention et la vente du grain". Or, quelles dispositions? Je présume qu'il y a lieu de faire cela si les dispositions constituent une amélioration, mais comment la Chambre peut-elle sensément décider qu'il est d'intérêt public de modifier les dispositions touchant la manutention du grain, quand nous ne savons ce que l'on veut faire? J'invoque donc le règlement, monsieur le président, et je prétends que ce projet de résolution n'est pas conforme au règlement de la Chambre.

M. LE PRESIDENT: Si le très honorable chef de l'opposition veut me permettre de citer Bourinot, je lui dirai que je vois à la page 496:

L'article 50 du règlement de la Chambre des communes dit que:

"Nul bill relatif au commerce ou ayant pour objet quelque modification des lois sur le commerce ne doit être soumis à la Chambre tant que la proposition n'a pas d'abord été examinée en comité de la Chambre entière et agréée par la Chambre."

Il est cependant permis de déposer au Sénat des projets de loi concernant le commerce sans que le sujet ait été préalablement étudié en comité général.

Vient ensuite le paragraphe qui, je crois, s'applique ici:

La règle, comme on la comprend généralement en Canada—et c'est conforme à la coutume anglaise—exige simplement que la Chambre se forme en comité pour étudier une proposition générale exposant l'opportunité de présenter un projet de loi sur un sujet particulier touchant le commerce. L'objet de cette règle est d'ajouter une autre étape pour l'étude d'un projet de loi concernant les intérêts du commerce.

Les décisions des Orateurs canadiens sont indiquées au bas de la page 496. Donc, sans méconnaître l'objection du très honorable chef de l'opposition, il me semble que le projet de résolution, en indiquant la proposition

d'une façon générale, en déclarant quelle est l'intention du Gouvernement sans entrer dans les détails, est conforme à cette règle.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je l'admets, pourvu que l'on indique d'une façon générale ce qu'on a l'intention de faire. Mais personne ne saurait dire ce qu'on se propose par cette résolution, même d'une façon générale. Vous vous proposez de modifier la loi en ce qui concerne la manutention du grain. Mais la modifier de quelle façon? Pour effectuer quel changement? Vous n'êtes pas forcé d'indiquer les termes exacts des modifications projetées, les détails; mais cette résolution ne révèle pas comment vous modifierez la loi. Elle ne donne aucune idée des intentions du Gouvernement; l'attitude de ce dernier peut être dirigée dans une direction quelconque; il peut s'agir d'abolir toute la loi. On n'indique d'aucune façon à la Chambre de quelle nature seront les modifications projetées et je prétends qu'en présentant cette résolution préliminaire avant le projet de loi on se joue ni plus ni moins du règlement de la Chambre.

L'hon. M. LOW: En réponse à mon honorable ami, je dis seulement que j'ai soumis le projet de loi au rédacteur des lois de la Chambre, et lui ai demandé de préparer une résolution relativement à ce qui serait nécessaire avant le dépôt du projet de loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui est rédacteur des lois maintenant?

L'hon. M. LOW: M. Troop. Je ne suis pas un spécialiste en ces matières et je dois avouer que je me fiais au rédacteur des lois de la Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre veut-il regarder les résolutions numéros 20 et 21 inscrites au Feuilleton? Il y verra quel est l'objet d'une telle résolution. Celles-là sont régulières.

L'hon. M. LOW: Dans le cas actuel, monsieur le président, je dois m'en tenir à la résolution préparée par le rédacteur des lois, à moins que la Chambre n'en décide autrement. Monsieur le président, on n'a probablement pas présenté en cette Chambre, pendant la présente session, aucune mesure législative de plus grande importance...

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, je dois demander une décision à cet égard, après discussion sur ce sujet. Je pense que c'est une question grave. Si l'on déclare cette résolution conforme au règlement, résolution où il est simplement déclaré qu'il y a lieu de modifier une certaine loi—l'on abandonne absolument le but que l'on se proposait par cette règle. Cette résolution ne remplit pas l'objet que vous avez indiqué dans la citation que vous avez lue, monsieur le président, laquelle constitue une précaution additionnelle avant le dépôt d'une loi. Si nous l'adoptons, la Chambre n'aura pas pris la moindre précaution préliminaire avant la présentation du projet de loi; pas la moindre, puisque nous n'avons pas la plus vague idée de ce que sera la loi. Elle n'en indique pas l'idée fondamentale même dans les termes les plus vagues et les plus généraux; elle ne donne pas à la Chambre le moindre indice. Le projet de loi peut être tout ce qu'on voudra et se conformer encore à la résolution si l'on maintient cette décision, et à l'avenir il ne sera pas du tout nécessaire de présenter une résolution avant le projet de loi; nous pouvons aussi bien abolir cet article du règlement, puisque votre décision, monsieur le président, l'abolit quand vous déclarez que cette résolution est régulière.

L'hon. M. MACDONALD: Puis-je faire remarquer que la présente résolution est conforme au principe général portant que la résolution préliminaire, que l'on doit toujours présenter en Chambre avant l'étude de tout projet de loi entraînant un déboursé ou se rapportant au commemrce, doit toujours donner une idée de ce que sera la nature de la mesure législative dont il s'agit. Mon très honorable ami prétend que la résolution est rédigée en termes trop généraux; mais l'on ne s'y propose que de demander une déclaration:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier et de codifier la loi des grains du Canada, chapitre 27 des Statuts de 1912, et ses lois modificatrices.

Le comité voit donc ce que sera l'objet du projet de loi qui sera présenté. Le texte de la résolution, encore que général, est bien approprié et le comité ne pouvait s'attendre que l'on employât un texte plus précis en rapport avec la codification non seulement d'une loi mais de tout un groupe de lois relatives à un sujet important. La résolution ajoute:

...et d'établir des dispositions nouvelles touchant la manutention, la vente, le classement et le pesage du grain, la manutention du grain à l'entrée et à la sortie des élévateurs ruraux et à la campagne, ainsi que l'inspection des élévateurs en question, l'exploitation, l'administration et la surveillance des élévateurs de têtes de lignes, publics et privés.

Et ainsi de suite. Cette résolution indique que de nouvelles dispositions, en plus de celles qui existent présentement, seront établies au sujet de tous ces points. En rédigeant la résolution préliminaire d'une certaine façon, on se propose simplement d'informer la Chambre du sujet qu'on lui demandera d'étudier plus tard quand le projet de loi même sera

présenté; et il s'y ajoute, dans le cas actuel comme dans tous les cas, les explications du ministre qui présente le projet de loi. Il me semble donc que la résolution est conforme au règlement et aux précédents indiqués par le président du comité dans sa citation de Bourinot, et que le comité ne devrait pas considérer comme sérieuses les objections soulevées par mon très honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il me semble que l'on peut résoudre très facilement cette question, et la véritable manière de la traiter est celle que vous avez indiquée, monsieur le président.

Vous nous avez cité et fort à propos des auteurs sur des cas semblables et il est dit qu'en toute matière relative à l'industrie ou au commerce ou d'autres du même genre, la Chambre doit avoir l'avantage d'être préalablement renseignée sur ce qu'on a l'intention de faire. L'idée est bien claire. Quand il s'agit de modifier une loi, la Chambre doit être mise au courant des modifications à faire avant qu'elle prenne aucune initiative. Il n'est pas question de donner le détail des articles qui ont été rédigés, mais il faut—pour s'en tenir à l'article du règlement cité par vous, monsieur le président—savoir dans quel sens il s'agit de modifier cette loi. Par exemple, nous devrions au moins savoir si le classement sera fait avec moins ou plus de rigueur; si une chose sera défendue ou si une autre sera permise; enfin, il nous faut toujours bien savoir à quoi vise le Gouvernement. Dans ce qu'il vient de dire le ministre de la Défense nationale a raison sur un point et il a tort sur un autre: il a raison pour ce qui est de la codification de nos statuts, mais il a tort grandement quant à la seule partie de sa déclaration qui a trait à la question dont la députation est saisie. La codification est, en effet, une bonne chose, car il devient alors plus facile en consultant les statuts de savoir ce que nous faisons en modifiant une loi. Dans la présente occurrence, la Chambre aurait le droit de savoir et de comprendre qu'il s'agit ici d'une modification équitable, juste et honnête des dispositions actuelles. Mais à peine a-t-il émis une idée aussi claire, que mon honorable ami en vient à vouloir parler de tout autre chose et d'une toute autre façon.

Maintenant, monsieur le président, considérons donc ce que vous avez à dire de la raison pour laquelle nous avons la résolution préliminaire. Cette résolution préliminaire n'a d'autre but que de donner à la Chambre une idée du changement projeté à la législation et ainsi aura-t-elle l'avantage de donner ou de refuser son concours. Voyons ce que l'on nous propose en premier lieu. Nous sommes invités à adopter de nouvelles dispositions se rapportant à la manutention et à la vente du grain; seulement nous ne savons pas dans quel sens on veut faire ces dispositions. Nous ignorons si la manutention et la vente du grain vont être facilitées ou rendues plus difficiles; si on va rechercher ou non de nouveaux débouchés. Je le demande au nom du bon sens est-il quelque chose dans cette résolution indiquant à la Chambre ce qu'on lui demande de faire à ce propos? On nous dit ensuite qu'il s'agit de l'achat, de la vente et du transport du grain. Je pourrais appliquer les mêmes observations à ces détails du projet de loi. Nous savons bien comment on transporte le grain, il n'y a pas de doute à ce sujet, seulement le Gouvernement se propose de faire quelque chose pour changer le mode de transport, on laisse entendre qu'une disposition devrait être adoptée à ce sujet. Quelle en est la nature? Cette disposition surchargera-t-elle...

M. FORKE: Plus tard, nous allons le transporter en aéroplane.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est possible. Aucune des propositions du ministre du Commerce ne m'étonnerait c'est pourquoi ai-je dit "c'est possible", mais pour l'instant je ne crois pas que je puisse dire "probablement". Quoi qu'il en soit on s'occupera du transport du grain et il est question d'un changement à faire. Quel sera-t-il? Au profit de qui le sera-t-il? Aidera-t-on les compagnies de chemins de fer en diminuant leurs obligations par exemple, quant aux pertes qu'elles subiront? Aidera-t-on le producteur? Ou bien y aura-t-il plus de garanties dans le négoce des grains? Modifiera-t-on les tarifs? Que fera-t-on? Je le répète, au nom du bon sens. Que demande-t-on à la députation de voter? Alors surgit une autre question, c'est celle du "classement et du pesage du grain". S'il est une chose sur laquelle nous voudrions bien être renseignée, c'est bien précisément sur les mesures législatives qu'on nous invite à voter à propos du classement et du pesage du grain, car il s'agit d'une affaire bien délicate et qui cause bien des tourments. Avant qu'on vote quoique ce soit, c'est bien le moins que la Chambre et le pays sachent ce qu'on a l'intention de faire; on doit avoir l'avantage de savoir ce que le Gouvernement veut. Tel est l'objet de l'article du règlement dont vous venez, monsieur le président, de nous donner lecture et nous n'avons pas encore eu cet avantage. Je pourrais repasser toutes les questions qu'on nous invite à résoudre et je vois que nous sommes au même point, sans

avoir la moindre idée de ce qu'on veut faire. Si cet article du règlement a un sens et que nous devions le respecter, très bien; mais si on est pour s'en servir de la façon dont parle le ministre de la Défense nationale, retranchons-le, car il n'a plus sa raison d'être.

M. FORKE: J'hésite à participer à ce débat quand je vois tant d'avocats différer d'opinion.

Mais j'apporterai un peu de sens commun à l'examen de cette question, et voyons ce que je puis en tirer. (*Exclamations.*) Je n'ai pas voulu insinuer quoi que ce soit. Il y a peut-être une très bonne raison d'établir pareil règlement et je comprends fort bien les arguments du très honorable chef de l'opposition. En même temps, à mon avis, la résolution touche à tellement d'aspects de la question, embrasse un si vaste champ, il y a tellement d'incidents divers à considérer en rédigeant la loi nécessaire, qu'il est impossible de fournir des renseignements précis sur la question avant le dépôt du projet de loi complet, et donc, selon moi, cette discussion est pur gaspillage de temps. Nous avons tous, je pense, une assez bonne idée générale de l'objet de la loi projetée, et mon honorable ami l'ex-ministre des Finances (l'hon. sir Henry Drayton) obtiendra les informations désirées, pourvu qu'il prenne un peu patience.

L'hon. M. BAXTER: Je m'explique très bien les commentaires de l'honorable député de Brandon (M. Forke), mais il devrait se rappeler qu'il se trouve dans une position lui offrant des avantages particuliers pour connaître d'avance les intentions du Gouvernement et dont les membres de mon groupe sont privés. Comme de raison, si nous étions disposés à donner notre adhésion à tous les projets du groupe d'en face avec la docilité de l'honorable chef des progressistes, nous pourrions nous attendre peut-être à une soudaine et violente scission dans nos rangs et au départ de quelques députés occupant des positions importantes.

Quant à l'invocation du règlement, cet article, à mon sens, embarrasse quelque peu les délibérations publiques, et pour ma part, je préférerais qu'il n'existât pas. Quelques législatures canadiennes n'y ont pas du tout recours. Mais il faudrait donner un clair préavis—non pour l'instruction de la Chambre mais pour celle du pays—afin que la population puisse apprendre les importantes modifications apportées à une loi touchant toute question qui intéresse un groupe considérable. Tel est à mes yeux l'objet primitif de cet article du règlement et tant qu'il subsiste, il faut certes l'observer. Pour ma part, je voterais volontiers pour le rappel de l'article en question et pour la substitution d'un régime en vertu duquel il faudrait déposer un bill, et le laisser plusieurs jours sur le bureau de la Chambre avant d'en entamer la discussion. Cela ménagerait les instants de la Chambre, je crois, et nous dispenserait de beaucoup d'impressions superflues. Mais notre position, aujourd'hui, c'est qu'on nous demande d'adopter une résolution tout à fait vide de sens. A tout événement, elle n'est pas conforme à l'esprit du règlement. On nous demande d'adopter cette résolution parce qu'un ministre de la couronne a chargé un autre député et fort légitimement, de préparer une résolution, laquelle est tout à fait insuffisante et étrangère à l'esprit du règlement. Si à chaque bévue commise, nous sommes appelés à y souscrire, ç'en sera bientôt fait de tout règlement; et je ne puis voir comment nous puissions compter longtemps que la députation se conformera volontiers soit à l'esprit soit à la lettre des autres règlements subsistants, si nous en rayons n'importe lequel de cette façon quelque peu sommaire. Mon honorable ami le chef des progressistes (M. Forke), grâce à ses moyens faciles de communications—qui rappellent le passage souterrain de la gare au château Laurier, mode de communication facile et commode—sait naturellement ce que désignent les mots "transport du grain" dans cette résolution. Je ne possède pas cet avantage, n'entretenant pas avec les ministres les mêmes relations intimes pour obtenir ainsi les renseignements. Si j'étais un progressiste...

M. GOULD: Vous n'en serez jamais un.

L'hon. M. BAXTER: Non, Dieu merci! J'espère n'être jamais une créature politique aussi servile, mais progressiste dans le vrai sens du mot, et ne pas progresser seulement en me laissant trainer à la remorque des autres; ce n'est pas ainsi que j'entends le progrès ou l'avancement. Si mon honorable ami ne possédait pas ce moyen intime de connaissance et apercevait l'expression "transport du grain", il s'imaginerait peut-être que sous ces mots se dissimule une attaque contre cette charte de liberté chère à son cœur, l'accord du pas du Nid-de-Corbeau. Je ne suppose pas que ce bill attaque cet accord, mais suivant la phraséologie employée, adoption faite d'une résolution au sujet de cette charte, le Gouvernement pourrait légitimement légiférer au sujet du transport du grain en tant que le dit accord le touche. Comme de raison, mes honorables amis savent qu'ils ne courent pas ce danger. S'ils s'imaginaient le courir, le Gouvernement perdrait sur-le-champ son principal appui. Ils n'ont aucune crainte à cet égard, mais les conservateurs reviendront peut-être

un jour au gouvernement—et avant longtemps—et je crois pouvoir dire que leur attitude vis-à-vis un texte semblable prendrait tout de suite une teinte de suspicion qu'on ne voit pas aujourd'hui. Nous repousserions toute complaisance.

Vous avez décidé, en toute bonne foi, monsieur le président, mais je vous ferai respectueusement observer que cette décision est le renversement de toutes les règles.

L'hon. M. LAPOINTE: Le bill annoncé par cette résolution contient près de trois cents articles.

L'hon. M. STEVENS: Il n'y a pas de nouvelles dispositions?

L'hon. M. LAPOINTE: Non, il n'y a pas de nouvelles dispositions. Il faut cependant faire précéder le bill d'un projet de résolution, quand même il y a d'anciens articles avec les nouveaux. Personne ne peut prétendre qu'une résolution doit énoncer l'essence de trois cents articles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Personne ne l'a prétendu.

L'hon. M. LAPOINTE: Personne ne l'a prétendu, mais c'est à cela que tendent les objections qu'on a formulées. Que dit le règlement? Il statue que la Chambre discutera en comité général une proposition déclarant qu'il y a lieu de présenter un projet concernant une certaine question. La résolution affirme d'une manière générale l'à-propos de refondre et de modifier la loi sur les céréales et annonce certaines modifications sur des points mentionnés dans la résolution.

Je fais partie de la Chambre depuis plusieurs années et je crois pouvoir dire que la résolution sur le tapis est semblable à toutes les autres. Le rédacteur des lois qui l'a rédigée a suivi l'usage en pareil cas. Nos collègues ont mauvaise grâce de s'en prendre à la loi des grains en cette circonstance.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sais où veut en venir le ministre en faisant cette réflexion.

L'hon. M. LAPOINTE: Quelle réflexion?

Le très hon. M. MEIGHEN: Que le rédacteur des lois a lui-même rédigé le projet de résolution.

L'hon. M. LAPOINTE: Quand il s'agit de bills semblables.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le conteste.

L'hon. M. LAPOINTE: Je puis vous citer de nombreux exemples.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en vois quelques-uns à l'ordre du jour de cette séance.

[L'hon. M. Baxter.]

L'hon. M. LAPOINTE: Il y en a d'autres.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'invite le ministre à consulter la résolution n° 14 et toutes les autres inscrites au Feuilleton. Il n'y en a pas de semblable à celle-ci. S'il y en avait eu, on aurait protesté. Voyez le n° 15, le n° 6 et le n° 7. Je les ai toutes lues.

M. VIEN: Dans celles-là il ne s'agit pas de refonte.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est vrai, mais où est la différence? Voyez aussi la résolution n° 23.

M. VIEN: La différence est essentielle.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est parfait. Personne ne s'oppose au projet de refonte. Mais il s'agit de modifications annoncées. Je prétends que la Chambre a le droit d'être renseignée sur l'objet des modifications projetées, afin qu'elle ait le temps de se préparer. J'invite le ministre à lire les nos 20, 21 et même 14. Il ne me soutiendra pas entre quatre yeux que le but des modifications n'aurait pas pu être résumé en moins de mots que n'en compte la résolution n° 17. Il pourrait le faire lui-même et un grand nombre de membres également.

Toute explication est inutile au sujet de la réfonte; pas besoin de rééditer les anciennes dispositions. Quel est le but visé dans les changements projetés? On va modifier certaines dispositions. Lesquelles? En quel sens? Elles visent une douzaine d'articles, peut-être. La Chambre saurait à quoi s'en tenir. C'est tout ce que nous demandons. Le projet de résolution se moque des règles parlementaires. La Chambre doit se rendre compte de sa responsabilité en affirmant que le projet est conforme aux prescriptions du règlement.

Notre collègue de gauche (M. Forke)—et quelques autres qui accordent peu d'importances à ces prescriptions—ont beau nous dire qu'ils savent l'objet de la proposition et qu'on l'aborde sans façon, je leur déclare qu'on devrait en ce cas agir franchement et abroger cet article du règlement. Si l'article en question ne doit pas être observé, tout ce que nous aurons à faire à l'avenir ce sera de déposer une résolution annonçant que nous avons l'intention de modifier tel et tel article de tel ou tel chapitre d'un statut de telle ou telle année. Si quelqu'un désire se renseigner sur la nature des modifications, le ministre chargé de proposer la mesure n'aura qu'à répondre: Nous entrerons dans ces détails lorsque nous déposerons le projet de loi. Il y a une procédure à suivre pour amender un article du règlement ou y passer outre. Cependant, ne tournons pas en farce le règle-

ment parlementaire; s'il y a lieu de l'améliorer, améliorons-le; s'il faut au contraire l'abroger, abrogeons-le. Je ne partage pas entièrement l'avis de mon honorable ami (M. Baxter) sur l'opportunité d'abroger cet article. Nous pourrions peut-être en restreindre l'application; mais si nous adoptons cette décision, nous mettons de côté une sauvegarde qui fut toujours respectée au Parlement. Si le Parlement ne tient pas à l'abroger, il ne devrait pas la nullifier en la méconnaissant.

L'hon. M. MACDONALD (ministre de la Défense nationale): En réalité je ne m'explique pas du tout l'inquiétude qu'éprouve mon très honorable ami à ce sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne suis nullement inquiet; mon attitude repose sur le bon sens.

L'hon. M. MACDONALD: Nous occupons tous les deux un siège ici depuis nombre d'années et la Chambre sera peut-être intéressée de connaître la nature exacte d'une résolution proposée par mon très honorable ami en 1912, alors que fut discutée la loi que nous nous proposons de modifier et de refondre aujourd'hui. Mon très honorable ami se rendra peut-être compte que la constitution et les usages parlementaires du pays ne sont pas allés tant que cela à vau-l'eau dans l'intervalle. Je réclame l'attention du comité tandis que je citerai le texte de la résolution en question. Après cette lecture, j'ose espérer que le comité admettra avec moi que la présente résolution du ministre du Commerce (M. Low) va plus loin que celle de 1912. Voici le texte de la résolution préliminaire proposée en 1912.

M. FORKE: Pour servir de préliminaire à la loi des grains?

L'hon. M. MACDONALD: Oui; à la loi des grains du Manitoba. Voici:

Il y a lieu de refondre et de codifier la loi des grains du Manitoba, chapitre 83 des Statuts revisés de 1896, et la partie II de la loi des inspections et de la vente, chapitre 85 des Statuts revisés de 1906.

Voilà ce que nous disons ici. Et l'on ajoute:

Afin d'établir une commission chargée de contrôler le commerce des grains du Canada, de pourvoir aux dépenses relatives à ce service, et aussi dans le but de confier à ladite commission l'exploitation et l'administration des élévateurs de tête de ligne qui peuvent être construits, affermés ou acquis par le gouvernement du Canada.

Voilà le texte de la résolution préliminaire de 1912. Nous avons donc énoncé d'une façon générale,—et la règle n'exige rien de plus—les divers et nombreux sujets visés de telle façon que tous les honorables membres connaissent exactement, autant qu'il est possible de le faire sans entrer dans les détails, la portée des modifications. Le précédent de 1912, c'est-à-dire la résolution déposée par un homme public de la distinction de l'honorable Robert Rogers, et destinée à préparer les voies pour l'adoption de la loi de 1912, devrait calmer les craintes de mon très honorable ami touchant le danger que la règle soit ignorée en ce qui regarde la résolution en discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami a eu plutôt la main malheureuse pour choisir un exemple. Il a toutefois fait preuve de prudence en lisant le texte de cette résolution d'une voix si basse qu'un bien petit nombre d'honorables députés ont pu en saisir la portée. Si la présente résolution était rédigée de la même manière j'en serais satisfait. Il y avait une loi des grains en vigueur. La nouvelle loi visait à créer une commission des grains, à définir ses fonctions et à pourvoir à son entretien. Et ces buts sont exactement énumérés dans la résolution qu'a lue mon honorable ami. Que le ministre du Commerce fasse la même chose dans le cas actuel et je serai satisfait.

L'hon. M. STEWART: Etait-ce tout?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non; mais c'était là le but principal que visaient la modification. La résolution énonçant en substance ce qui s'est fait.

Une VOIX: Et que dites-vous des élévateurs de tête de ligne?

L'hon. M. MACDONALD: Le texte de cette résolution ne se composait que de six lignes tandis que la nôtre comprend huit lignes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous avions pourvu à la contruction des élévateurs auparavant. Une loi des grains était en vigueur avant l'adoption de celle de 1912. La présente résolution n'énonce pas le but qu'elle vise.

M. le PRESIDENT: On a discuté un rappel au règlement et l'on a prétendu que la présente résolution n'est pas régulière parce qu'elle vient en contravention avec l'article 50 du règlement qui est ainsi conçu:

Nul bill relatif au commerce ou ayant pour objet quelque modification des lois sur le commerce ne doit être soumis à la Chambre, tant que la proposition n'a pas d'abord été examinée en comité de la Chambre et agréée par la Chambre.

En deux mots, voici les commentaires de Bourinot sur cet article:

La règle, comme on la comprend généralement en Canada,—et c'est conforme à la coutume anglaise,—

exige simplement que la Chambre se forme en comité pour étudier une proposition générale exposant l'opportunité de présenter un projet de loi sur un sujet particulier touchant le commerce. L'objet de cette règle est d'ajouter une autre étape pour l'étude d'un projet de loi concernant les intérêts du commerce.

La première autorité citée par Bourinot se trouve au hansard du 24 mars 1882, lorsque M. MacLellan a proposé que la Chambre se formât en comité général pour étudier la résolution suivante:

Qu'il est expédient de modifier de nouveau et refondre, tel que modifié l'article 31 Vic., chap., 65, et les actes qui l'amendent, concernant l'inspection des bateaux à vapeur et la plus grande sécurité de leurs passagers.

M. Alexander Mackenzie a soulevé alors l'objection suivante:

Le règlement de la Chambre exige que, avant de déposer tout bill qui se rapporte au commerce ou qui change de lois concernant le commerce. la proposition doit être soumise au comité général. Ceci n'est qu'un avis donné par le ministre qu'il a l'intention de proposer quelques amendements, et j'y objecte parce que c'est tout à fait irrégulier.

A quoi sir John A. Macdonald a répondu:

La Chambre peut adopter une résolution, si vague qu'en soit le texte, déclarant qu'il est expédient d'amender la loi. Et si elle n'est pas satisfaite des informations contenues dans la résolution, elle peut demander de plus amples détails.

Sir John A. Macdonald a ajouté:

Qu'il est expédient d'amender et de refondre les actes. On ne pourrait énoncer cette proposition d'une manière plus claire ni plus explicite.

Là-dessus, l'Orateur a rendu la décision suivante:

Le règlement, tel qu'il est généralement compris et interprété en Angleterre, exige simplement que la Chambre délibère en comité général sur une proposition générale, constatant l'opportunité de présenter un projet de loi sur une matière particulière; en conséquence je suis d'avis que la motion proposée est assez explicite pour les exigences du règlement.

C'est le premier précédent qui semble avoir été suivi selon Bourinot, à la page 496, et bien que cet avis de motion soit particulièrement concis, je ne pense pas qu'il dépasse les limites du précédent indiqué par Bourinot et que j'ai déjà cité à la Chambre, parce que l'on a l'intention de s'attacher davantage à l'opportunité de l'amendement projeté et de ne pas donner à la question l'étude approfondie que le comité général prête au projet de loi lorsqu'il en est saisi. Je décide donc, avec une certaine hésitation toutefois, que cette motion est réglementaire.

L'hon. M. LAPOINTE: A l'appui de votre décision, monsieur le président, me sera-t-il permis de mentionner un précédent? Le 11 mars 1914, la résolution suivante fut proposée:

La Chambre déside qu'il y a lieu de refondre et modifier la loi de la marine marchande du Canada et ses

amendements, et diverses lois concernant la marine marchande.

Le Gouvernement au pouvoir alors était celui dont mon très honorable ami était un membre des plus distingué.

L'hon. M. LOW: Après cette passe d'armes des jurisconsultes de la Chambre, je vais continuer en donnant quelques explications relatives à la résolution soumise au comité. Peut-être n'est-il aujourd'hui devant le Parlement aucun projet d'un plus vif intérêt pour les agriculteurs que la loi des grains du Canada, qui a été adoptée en 1912. Elle fut décrétée alors dans l'intention d'obvier aux besoins de cette époque et elle a été modifiée de temps à autre dans le but de faire face aux changements de conditions. En 1912, il y avait 2,037 élévateurs d'une capacité de 108,000,000 de boisseaux, et, en 1924, 4,169 élévateurs d'une capacité de 251,000,000 de boisseaux. Le rendement de la récolte de blé et d'avoine de 1913-1914 a été de 474,000,000 de boisseaux, et, en 1923, de 1,040,000,000 de boisseaux. Pendant l'exercice financier de 1914, la commission des grains a dû inspecter 264,000,000 de boisseaux de grain et, en 1923, 462,000,000.

Comme je l'ai dit, l'ancienne loi a atteint son but et maintenant elle va être rappelée. Le bill que je déposerai à la suite de cette résolution est une reprise de cette loi et met en vigueur un certain nombre de conclusions de la commission royale d'enquête sur les grains. Plusieurs des anciens articles ont été biffés, quelques-uns ont été changés et quelques nouveaux ont été ajoutés. Nous avons l'intention de traiter à fond nombre de questions importantes relatives au mélange du grain. La Chambre sait que les opinions sont variées à cet égard. Il en est qui sont d'avis que le mélange devrait être prohibé entièrement, alors que d'autres pensent que c'est une excellente chose au point de vue commercial. Ce sujet a été examiné par la commission et un article a été ajouté au bill afin d'appuyer sa proposition.

Le projet de loi contient aussi des dispositions relativement au nettoyage et à la vente des criblures sous la surveillance du Gouvernement. Si ces dispositions sont adoptées, elles comporteront de grosses dépenses, et il appartiendra au comité de l'agriculture de faire au Gouvernement les propositions nécessaires. Le bill fait disparaître le bureau des experts en grain dans la division d'inspection des grains de l'Ouest telle qu'elle est maintenant constituée; elle pourvoit à un autre mode d'appel. Certaines nouvelles classes sont établies afin de comprendre les nouvelles variétés de blé des provinces de l'Ouest.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelles sont ces nouvelles qualités?

L'hon. M. LOW: Si mon honorable ami avait été un peu plus patient il les aurait entendu nommer dans un instant. Ce sont l' "Amber Durum", le "Red Durum" et le "Canadian Western Kota". La loi embrasse ces nouvelles classes. Un décret du conseil adopté ne 1914 mettait tous les élévateurs des ports de l'Est sous le régime de la commission des grains; seulement ce décret n'a jamais été appliqué. Nous allons maintenant modifier la loi de manière de confier à la commission la haute main sur toutes les opérations de pesage dans les élévateurs des ports de l'Est. Une autre modification prescrit l'uniformité entre les droits exigés et les droits établis en vertu des règlements. La loi existante fait que la commission exige un permis des négociants; aux termes de la loi modifiée le négociant sera tenu de faire lui-même, de sa propre initiative, la demande d'un permis. Une modification extrêmement importante est celle qui met tous les élévateurs de campagne, pour toutes fins d'inspection, sous le régime de la commission des grains du Canada. Cette prescription donne suite à une proposition émanant de la commission elle-même.

Le texte du présent bill établit clairement que le choix de l'élévateur de tête de ligne auquel le grain sera expédié doit toujours être laissé à la discrétion du propriétaire du grain. Une autre modification, d'importance secondaire, mais qui ne laisse pas d'intéresser les expéditeurs de grain dans l'Ouest, prolonge de 24 à 48 heures le temps alloué pour le chargement d'un wagon pendant les mois de septembre, d'octobre et de novembre. Le bill prescrit aussi que, du consentement du Gouverneur en conseil, il est loisible à la commission des grains du Canada de déterminer le taux maximum que peut exiger le commissionnaire.

En présence du jugement que vient de rendre la Cour suprême du Canada on a jugé opportun d'insérer dans la loi une déclaration que tous élévateurs sont réputés des ouvrages d'utilité publique.

Le rapport Turgeon est peut-être l'analyse la plus minutieuse qui ait jamais été faite sur le système qui préside à la vente du grain en Canada. La commission a visité toutes les provinces de même qu'un grand nombre de centres importants du commerce des grains aux Etats-Unis; un des commissaires a même étudié sur place, en Europe, la situation du commerce des grains là-bas.

Voilà quelques-uns des principaux changements qui seront opérés dans le régime actuel par le présent bill. Toutefois reconnaissant la très grande importance du bill, et aussi le fait que jamais peut-être, dans l'histoire du Parlement, il n'y eut en Chambre un si grand nombre de députés ayant les connaissances techniques voulues pour discuter des propositions de ce genre, je suggère que la Chambre, après que le bill aura subi la 2e lecture le soumette au comité d'agriculture. Le Gouvernement a prié M. le juge Turgeon de rédiger le projet de loi et il trouve bon de soumettre audit comité le texte intégral tel que l'a préparé le juge Turgeon. Nous serons heureux de recevoir toute suggestion que pourront offrir les honorables membres; je dirai même que si le comité juge que l'intérêt du commerce des grains conseille certains changements nous ferons un accueil cordial à toutes propositions de ce genre. Le Gouvernement a pris la décision de donner suite, dans la mesure du possible, à toute suggestion raisonnable visant l'amélioration de la situation actuelle dans le commerce des grains. Nous voulons avant tout une loi des grains qui assure, autant que la chose est humainement possible, à nos cultivateurs des bénéfices équitables de leur labeur. Le comité de la Chambre sera saisi du projet de loi et tous les honorables membres auront toute l'occasion voulue de le discuter. Pour le moment je ne vois pas la nécessité d'ajouter quoi que soit à ce que j'ai dit.

M. CAMPBELL: Le Gouvernement a-t-il l'intention d'établir un régime de classement du grain selon sa valeur boulangère?

L'hon. M. LOW: La question est à l'étude. Mon honorable ami pourra exposer au comité ses vues à ce sujet.

L'hon. M. STEVENS: Le présent bill est au nombre des projets législatifs les plus importants dont le Parlement canadien soit saisi: il mérite toute notre attention et l'étude la plus impartiale. Il s'applique non seulement au producteur du grain, mais encore aux exploitants d'élévateurs (qui, somme toute, sont en quelque sorte, des voituriers ou transporteurs publics), et il s'occupe aussi de la vente et de la mouture du grain. Le bill concerne tout cela; mais il intéresse surtout le producteur. Tout le monde convient, je crois, que la révision de la loi s'est déjà fait trop attendre. La loi existante a rendu d'excellents services, sans doute; mais depuis quelques années la situation dans le domaine du commerce des grains a dépassé, par son extension, la portée des dispositions de cette loi.

Vous avez décidé, monsieur le président, que l'introduction de la présente mesure par voie de résolution est légitimée par les règle-

ments de la Chambre; n'empêche que la méthode suivie nous entrave dans la discussion de la question à ce stage,—je le dis entièrement en bonne part. J'ai étudié ce problème pendant des années et je me prépare à étudier ce bill avec un esprit ouvert et la volonté de collaborer avec les autres honorables membres pour assurer l'adoption d'une loi qui réponde aux besoins toujours croissants de cette immense entreprise qu'on appelle le commerce des grains. Mais je dis qu'il nous est difficile pour le moment de discuter le sujet. Vraiment, je serais disposé à laisser passer la résolution et à ne rien dire, n'était-ce que le bill va immédiatement être renvoyé à un comité dont je ne fais pas partie et qui ne compte en réalité que quelques députés, ce qui fait qu'on n'aura guère l'occasion de le discuter tant qu'il ne sera pas revenu de ce comité. Voilà pourquoi j'avais espéré qu'on aurait l'occasion de discuter à ce moment-ci les dispositions générales du projet. Par exemple, si le ministre nous avait dit qu'il allait traiter d'une façon générale de la question des criblures, on aurait pu discuter très utilement cette partie du projet. Puis, il y a le classement. Si le Gouvernement nous faisait savoir dès maintenant ses intentions, on pourrait ouvrir un débat qui guiderait utilement les députés qui ont l'avantage de faire partie du comité. Je demanderai donc à mes honorables collègues de me permettre de discuter très brièvement un ou deux aspects de la situation. Je veux que le ministre et le Gouvernement comprennent bien que je n'attaque rien, car il n'y a rien devant nous qu'on puisse attaquer. Je fais ces remarques maintenant, parce que je n'aurai pas d'autre occasion de les faire avant que le bill revienne du comité de l'agriculture.

Prenez la question des criblures. Depuis sept ans au moins, j'insiste à la Chambre, avec toute la vigueur dont je suis capable, pour que le producteur du grain ait droit à la pleine valeur des criblures qui sont retirées de son grain en passant dans l'élévateur. A de très rares exceptions près, le propriétaire du grain est loin de recevoir la pleine valeur de ces criblures. Autrement dit—je n'aime pas à me servir du mot "négligemment", mais je n'en vois pas d'autre dans la circonstance—on lui soustrait systématiquement ses criblures. Lorsque nous discutions la loi des grains, en 1919, à l'époque où nous nous réunissions au Musée, j'ai dit à la Chambre,—et le fameux rapport de la maison Price-Waterhouse a prouvé surabondamment que j'avais raison,—que le cultivateur ne profitait pas du tout de ses criblures. Le fait est que, dans la plupart des cas, on ne lui remet pas même de reçu. Or, on pourrait lui donner la pleine valeur des criblures et je demande au comité d'agriculture de bien vouloir en tenir compte, car je n'aurai pas l'avantage d'en faire partie. On en a fait l'expérience pendant un an—pas plus longtemps malheureusement—à l'élévateur du gouvernement à Vancouver. Pour une raison quelconque, on a discontinué ce système et, cette année, on a adopté la méthode en vigueur ailleurs, qui est de resasser les criblures. Or, supposons qu'un wagon de grain arrive à l'élévateur de tête de ligne et que de grain soit passé dans le crible mécanique. Il en sortira des rebuts, du grain fendu et cassé, de la poussière, etc.; si c'est du blé, on en extraira les grains étrangers, comme de l'avoine et d'autres. Ces criblures sont la propriété du vendeur qui devrait en avoir le bénéfice. On a l'habitude de passer les premières criblures dans les "machines à faire de l'argent", comme on les appelle, d'en extraire tout le grain qui a une valeur alimentaire et de dire ensuite au cultivateur ou à l'expéditeur: "Voici votre certificat; vous pouvez avoir le reste". Or, le reste ne consiste qu'en criblures de rebut, la plupart du temps, sans aucune valeur. Le fait est qu'on en jette des milliers de tonnes dans le lac, ou on les brûle, ou on les vend presque pour rien. Mais les premières criblures ont de la valeur. Aussi, je dis que dans cette revision de la loi, on devrait faire en sorte que l'expéditeur du grain bénéficie de la pleine valeur de ses criblures.

Ensuite, il y a la question des "excédents" ("overages"). Prenez n'importe quel rapport annuel de la Commission des grains depuis dix ou douze ans, vous y trouverez la preuve que, sans exception aucune, les excédents, dans tous les élévateurs de tête de ligne, se trouvent dans les premières qualités, le n° 1 et le n° 2. Que fait-on? Ceux qui ont étudié la question le savent bien: le procédé est simple. Quand on fixe par contrat les qualités du grain, on laisse une marge entre chaque qualité maxima et minima. Prenons, par exemple, le n° 1. On va avoir disons deux wagons: l'un approchant du maximum de la 1ère qualité et l'autre simplement du n° 2. On peut, en les mélangeant, obtenir à l'élévateur deux wagons de n° 1. On le fait constamment. C'est incontestable et à la fin de l'année, l'élévateur aura une insuffisance de qualités inférieures, parce qu'il majorera toujours et il se trouvera avec un excédent de qualités supérieures. Si on examine les pesées annuelles et les statistiques de la commission des grains pour les élévateurs de tête de ligne, on verra que ce que je dis est exact. C'est réglé: l'excédent se produit toujours dans les qualités supérieures et l'insuffisance dans les basses qualités.

[L'hon. M. Stevens.]

M. SALES: En faisant cette déclaration, l'honorable député parle-t-il des élévateurs publics des têtes de ligne comme des particuliers?

L'hon. M. STEVENS: Certainement. Je sais qu'aux yeux de quelques-uns je m'aventure sur un terrain glissant, mais je tiens à affirmer ceci: Je suis d'avis qu'un élévateur public de tête de ligne—nous allons employer ce terme d'élévateur de tête de ligne, c'est-à-dire un élévateur servant à la manutention des grains appartenant à d'autres et non pas l'élévateur particulier servant à une minoterie ou autre établissement de ce genre,—ne devrait pas avoir le droit d'avoir des excédents de grains. C'est ce que j'ai prétendu en 1919 et je puis dire aux honorables députés de l'extrême gauche que, sans leurs représentants à la Chambre à cette époque. . .

M. KELLNER: Nous n'en avions pas à cette époque-là.

L'hon. M. STEVENS: J'en vois un juste en face de moi (M. Knox). Vous aviez alors neuf ou dix représantants y compris votre ancien chef, l'honorable député de Marquette (M. Crerar) qui bien que s'absentant avec assez de régularité, est toujours membres de la Chambre. Il y avait aussi M. J. F. Reid, ancien député de Mackenzie, aussi M. Maharg, M. Levi Thompson et quelques autres. Je ne dis pas cela pour me plaindre, je me contente de citer des faits. J'ai soutenu qu'on ne devait pas tolérer les excédents, mais ces honorables députés ont prétendu qu'on devait permettre un excédent et le résultat fut la modification de la loi en 1919. A cette époque, M. A. K. Maclean, aujourd'hui juge de la cour d'Echiquier, était ministre intérimaire du Commerce et il a accepté l'avis des honorables députés que je viens de nommer. La loi a donc été modifiée de manière à permettre aux élévateurs de tête de ligne de se créer un excédent d'un quart d'un p. 100. Ce montant peut sembler insignifiant, mais si une compagnie de chemin de fer, par exemple, pouvait prendre un quart d'un p. 100 du grain qu'elle transporte, elle aurait un revenu fort convenable à la fin de l'année. Voici donc ce que je prétends et sur quoi j'insiste sérieusement; c'est qu'un élévateur de tête de ligne soit regardé comme un voiturier ordinaire, exactement comme un chemin de fer. Il constitue le trait d'union entre le transport par terre et le transport par eau, passant le grain des wagons aux bateaux et formant en réalité partie du système de transport. Je considère l'élévateur de tête de ligne comme un voiturier ordinaire n'ayant pas plus le droit de prélever une partie de ses revenus sur les denrées qu'il est chargé de transporter que ne le possède l'exploitant d'un navire ou d'un chemin de fer.

M. SALES: Ni le droit de mélanger le grain.

L'hon. M. STEVENS: Je vais en parler tout à l'heure. Je prétends qu'il n'a aucun droit de prendre une partie des marchandises que d'autres lui ont confiées.

M. KNOX: L'honorable député n'est-il pas quelque peu embrouillé au sujet des excédents et des mélanges?

L'hon. M. STEVENS: Pas du tout. Je crois bien comprendre la question et je ne pose pas au dogmatique.

M. KNOX: J'admets que l'honorable député en sait long sur le commerce du grain pour un individu qui ne porte pas d'intérêt à la culture du grain.

L'hon. M. STEVENS: C'est une pointe fort gracieuse, mais, en réalité je m'intéresse à la culture du grain.

M. MORRISON: Qu'est-ce que l'honorable député recommanderait aux élévateurs de faire quand un déficit se produit? Un quart d'un p. 100 ne représente qu'une moyenne insignifiante et si vous pouvez découvrir dans le pays des peseurs pour peser aussi juste que cela, vous êtes certainement fort habile.

L'hon. M. STEVENS: Je vais arriver à ce point, c'est une partie de mon raisonnement. Mais je désire établir tout d'abord qu'en réalité l'élévateur n'a pas plus droit que le chemin de fer à confisquer une partie des marchandises qui lui passent entre les mains. Posons cela comme principe. J'en arrive à présent au point soulevé par mon honorable ami. Il prétend—et c'est du reste la seule défense des élévateurs—: Mais, nous avons parfois un déficit. Or, j'ai vérifié ces déficits. J'ai étudié le rapport Price-Waterhouse déposé devant la Chambre il y a quelques années et, depuis, j'en ai vérifié plusieurs autres. J'ai pu constater que la moyenne des déficits est infinitésimale comparativement aux excédents, ce n'est pour ainsi dire qu'un atome vis-à-vis de la masse des excédents. Qu'on accorde aux élévateurs une rémunération en proportion des services qu'ils rendent. Je crois que leurs profits sont actuellement assez convenables et, en réalité, si ma mémoire est bonne, la moyenne des recettes des élévateurs de tête de ligne des lacs, sans tenir compte des excédents, a été d'environ 13 p. 100 par an pendant une assez longue période. Si vous enlevez les revenus provenant des criblures,

les profits étaient d'environ 9 p. 100 ce qui indique qu'on peut réaliser de bons profits sans ces avantages. En tenant compte des excédents, certains élévateurs ont réalisé 100 p. 100 sur le capital engagé.

Je dis ceci: le propriétaire de l'élévateur doit être compensé équitablement pour les services qu'il rend sous forme de transbordement, d'emmagasinage, d'assurance du grain, ainsi de suite. Mais si vous dites à ce propriétaire d'élévateur ou à un voiturier quelconque qu'il peut se prémunir contre les pertes en retenant une partie de la consignation ou de la marchandise entreposée et c'est précisément ce qui se pratique aux élévateurs depuis deux ou trois ans, grâce à la méthode de peser le grain que nous avons encouragée,—je parlerai tout à l'heure du rôle du maître peseur de manière qu'il reste un excédent à la fin de l'année,—il est établi, la preuve se trouve dans les archives de cette Chambre que quelques-uns des propriétaires d'élévateurs payent à leurs surintendants un salaire fixe, plus une commission sur l'excédent qu'ils montrent, offrant ainsi une prime à une soustraction de grain qui ne leur appartient pas...

M. FORKE: Cela a-t-il été réellement établi?

L'hon. M. STEVENS: Oui, cela a été prouvé, et cette preuve se trouve dans les archives de cette Chambre.

M. KELLNER: Quel document?

L'hon. M. STEVENS: Le rapport Price-Waterhouse auquel j'ai fait allusion. Cela ne fait aucun doute. J'ai mentionné la chose à plusieurs reprises en cette Chambre, non depuis deux ans car l'affaire était pendante.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Je ne crois pas que cela soit exact, c'est-à-dire que le rapport Price-Waterhouse ait été déposé sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. STEVENS: Il a été déposé en 1919. Je l'ai eu entre les mains moi-même et je m'en suis servi. C'est un joli volume de 125 feuilles, format papier écolier, reliure cuir; le rapport le plus complet que j'aie encore vu.

M. KENNEDY (Edmonton-Ouest): Dont le public peut prendre connaissance?

L'hon. M. STEVENS: Comme de tout autre document. N'importe quel député ou journaliste pouvait le consulter, de fait, n'importe qui le voulait.

M. GARLAND (Bow-River): Je crois qu'il n'a jamais été imprimé.

L'hon. M. STEVENS: Il n'a pas été imprimé parce qu'il était très volumineux et que personne n'en a demandé l'impression. Lors de la discussion à laquelle j'ai fait allusion, j'ai cité ce qui se rapporte aux excédents et je crois qu'en revisant la loi des grains l'on devrait prendre les moyens de mettre fin à l'encouragement de cette méthode de former des excédents.

Il y a ensuite l'élévateur régional...

M. HOEY: Avant de passer à un autre point, étant donné l'impossibilité d'empêcher ces excédents, mon honorable ami confisquerait-il les revenus qu'on en retire?

L'hon. M. STEVENS: Je le ferais remettre au Gouvernement ou, du moins, je les ferais servir à diminuer le coût de manutention de ce produit. Voilà ce que j'en ferais. Il y a six ou sept ans, j'ai présenté à la Chambre une motion tendant à faire remettre à la trésorerie 15 millions de dollars qui, d'après une estimation faite cette année-là, avant le vote de l'amendement dont j'ai parlé, avaient été soutirés illégalement des producteurs de grains du Canada.

M. GOULD: Est-ce qu'une disposition semblable n'a pas été insérée dans la loi et annulée ensuite par la cour de l'Echiquier?

L'hon. M. STEVENS: Non, je ne crois pas. En fait, je crois que nous avons autorisé un excédent de ¼ p. 100, le surplus devant retourner aux élévateurs du Gouvernement.

M. SALES: Mon honorable ami se propose-t-il de traiter la question des maîtres-peseurs?

L'hon. M. STEVENS: Oui. Je disais sur le point que je traitais que les propriétaires encourageaient leurs surintendants dans cette pratique en leur payant un supplément proportionné au volume de l'excédent accumulé; et le rapport auquel j'ai fait allusion se demande si les maîtres-peseurs n'avaient pas été subornés. Je ne suis pas en état de les accuser, mais le rapport contenait une allusion à ce sujet.

L'hon. M. STEWART: Un amendement apporté à la loi a passablement mis fin à cette pratique, n'est-ce pas?

L'hon. M. STEVENS: La situation s'est probablement améliorée. De fait, j'ai appris, de très bonne source,—et je crois me tenir dans les limites de la vérité en disant cela surtout lorsque je songe à un cas en particulier,—que l'on a adopté une nouvelle pratique. Elle consiste à remplir un wagon de grain que l'on recouvre de trois ou quatre pouces de criblures et de l'expédier d'un certain élévateur comme criblures. J'ai à la mémoire un wagon en particulier qui fit fausse route

et fut découvert en cet état, ce qui indique que l'élévateur avait plus du quart de 1 p. 100 autorisé et s'en débarrassait par collusion avec un tiers. D'ailleurs, je ne veux pas trop souligner ce point. Je veux faire remarquer relativement aux criblures et aux excédents que dans tout amendement apporté à la loi on doit d'abord s'occuper du droit du vendeur original des marchandises et considérer les exploitants d'élévateurs comme de simples voituriers, tout comme les chemins de fer et les compagnies de navigation.

M. McTAGGART: Je désire savoir ce que mon honorable ami suggérerait relativement à la déperdition. Accorderait-il à l'élévateur un certain pourcentage de déperdition sur le grain qui va en entrepôt?

L'hon. M. STEVENS: Non. Je dirais à la compagnie de l'élévateur, tout comme à quiconque manutentionne des marchandises en dépôt: C'est à vous de manutentionner les marchandises de façon que la perte de poids soit aussi faible que possible. De fait, l'expérience prouve que la tare est faible, et les élévateurs devraient combler la différence comme font les compagnies de chemin de fer.

M. SALES: Il y a plusieurs milliers de dollars en souffrance.

L'hon. M. STEVENS: Il existe alors un droit réel à la réclamation.

M. SALES: Mais ils ne payent jamais.

L'hon. M. STEVENS: Je n'oserais pas dire cela; je déclare simplement qu'il est du devoir des élévateurs de préserver la condition des marchandises et il arrive très rarement que la tare soit considérable. Ce n'est pas au parlement à intervenir à cet égard. Si vous faites cela, vous pourriez tout aussi bien ne fixer aucune limite aux excédents; ce serait la même chose, mais en sens contraire. Je leur accorderais un tarif raisonnable pour la manutention des marchandises, mais je les tiendrais responsables.

Maintenant, passons aux élévateurs régionaux. Un des points faibles de l'ancienne loi c'est qu'elle n'offre presque aucune disposition qui permette de réglementer convenablement ces élévateurs régionaux, et j'espère que la nouvelle y verra. Quant à la question de l'inspection et du bureau des experts en grain, il est bien connu que plusieurs désirent, et on devrait, je crois, étudier le point, que dans les cas où l'on prélève des échantillons pour inspection on devrait en prélever un nouveau lorsque le wagon est déchargé afin de pouvoir contrôler les résultats si une expertise est plus tard demandée. Par exemple, des wagons sont maintenant remplis jusqu'au toit et il est presque impossible de se procurer un échantillon convenable du chargement,—il est impossible, devrais-je dire. —Cet état de choses fait le sujet de plaintes et de commentaires. On prétend que dans le cas de plusieurs wagons,—on en fixe la proportion même à 40 p. 100,—il est impossible de se procurer un échantillon convenable pour les fins d'inspection; et d'ailleurs il existe beaucoup de négligence dans ce genre d'inspection. S'il était de rigueur de prendre un échantillon pendant le déchargement d'un wagon,—afin de pouvoir contrôler le rapport dans un cas d'appel ou de demande de réinspection,—vous auriez un bon système. D'autres préconisent une inspection préliminaire soit à Winnipeg, ou à Calgary ou à Edmonton, si les wagons prennent la route de la côte du Pacifique, puis, une inspection finale; on délivrerait un certificat préliminaire ou provisoire, puis il y aurait une inspection finale au point de déchargement à Fort-William ou à Vancouver.

M. BEAUBIEN: Lorsque l'honorable député préconise de traiter les élévateurs de têtes de ligne comme des voituriers, désire-t-il appliquer la même règle aux élévateurs régionaux?

L'hon. M. STEVENS: Je ne saurais dire. Cependant, je crois que le point devrait être étudié à fond. Je veux que l'on comprenne bien que je ne tente pas en ce moment d'exposer péremptoirement des propositions définies. Je ne fais qu'exposer certains problèmes que l'on devrait, à mon sens, étudier avec soin.

M. BEAUBIEN: Le comité de l'agriculture s'intéressera sans doute beaucoup à ce que l'honorable député discute, et le but de la question que je lui ai posée était de savoir s'il pouvait formuler une proposition définie.

L'hon. M. STEVENS: La difficulté est que nous avons un si grand nombre d'élévateurs régionaux certains appartiennent à quatre minoteries, d'autres à des élévateurs de têtes de ligne privés, et le reste. L'élévateur de tête de ligne est supposé n'avoir rien de commun avec l'élévateur régional; je dis cela sciemment pour indiquer comme il serait difficile d'adopter définitivement un tel principe vis-à-vis des élévateurs de cette dernière catégorie.

M. WARNER: N'est-ce pas une question délicate, parce que ces élévateurs achètent et expédient à la fois le grain pour différentes personnes et qu'ils ont en leur possession diverses sortes de grains?

L'hon. M. STEVENS: C'est exactement ce que je veux dire. C'est une question délicate. Je ne crois pas que l'on doive appliquer arbitrairement ce principe à l'élévateur régional.

Quant au classement préféré à l'inspection, il y a aussi ceci: on a remarqué des différences considérables dans la façon de classer de différents inspecteurs. On devrait imaginer quelque méthode, si la chose est possible, ou bien la méthode actuelle devrait être modifiée de manière à avoir un système plus uniforme d'inspection et de classement dans tout le pays. Voilà, je crois, qui est très nécessaire. J'ai reçu récemment des plaintes très sérieuses concernant la façon dont le grain allant vers l'ouest est inspecté, comparativement au grain allant vers l'est. Je crois que c'est le maire d'Edmonton qui a formulé des plaintes sérieuses à ce sujet. Cette loi devrait faire en sorte que pareille injustice ne puisse être commise, du moins autant que la chose est humainement possible.

M. SALES: L'honorable député voudrait-il nous expliquer comment il modifierait la méthode de classement pour arriver au but qu'il vient de dire?

L'hon. M. STEVENS: Non. Je ne prétends pas avoir la compétence requise. Je prétends connaître assez bien la loi des grains et je soutiens que l'on peut étudier cette question et la saisir suffisamment bien; mais quant aux détails sur la façon de déterminer la qualité du blé, je n'ai aucunement la prétention de posséder la compétence voulue et qui, je le crois, n'est pas donnée à tout le monde.

M. BROWN: L'honorable député ne croit-il pas que, si cette différence dans l'inspection à deux endroits différents a existé, cela puisse provenir naturellement de l'appréciation personnelle qui se présente presque toujours dans le classement du grain, et que nous puissions avoir à nous plaindre des règlements, quels qu'ils soient?

L'hon. M. STEVENS: J'ai dit que nous pourrions modifier les règlements pour arriver au résultat que j'ai proposé, autant que la chose est humainement possible, et vous ne sauriez aller plus loin que cela tant que vous resterez dans ce bas monde. Puis il y a la question de la vente, sujet très vaste et important. Les modifications sont censées toucher ce sujet et il est plutôt déplorable que l'on ne nous donne pas quelques notions générales sur la portée de ce projet de loi quant à ce point capital. Je fais ces remarques dans l'ignorance absolue de ce que le projet de loi contient, mais avec l'espoir que l'on accordera à ce sujet et à d'autres qui en relèvent toute l'attention qu'ils méritent lorsque ce projet de loi sera soumis à la Chambre.

M. KNOX: J'aimerais à voir l'honorable député aller un peu plus loin. Certes, ses remarques nous intéressent tous beaucoup. Le ministre a parlé il y a un instant de wagons consignés par des producteurs et allant à l'élévateur auquel ils étaient consignés. J'aimerais que l'honorable député s'étendît un peu plus longuement sur ce sujet, car il me semble que ceci peut avoir pour effet de faire disparaître la difficulté provenant de ce que les meuniers ont le droit de choisir et de diriger des wagons à des endroits autres que ceux auxquels ils sont consignés. Je pose la question à l'honorable député parce qu'il n'est pas membre du comité d'agriculture et que nous avons besoin de son aide en cette affaire.

L'hon. M. STEVENS: Je pense que l'honorable député de Prince-Albert (M. Knox) m'a invité à discuter plus longuement cette question plutôt qu'à répondre à une question directe. Pour ma part, je ne désire pas offrir une opinion dogmatique, mais je m'en tiens fortement au principe suivant—et je crois que, si l'honorable député garde à l'esprit quelques-uns des principes généraux, cela l'aidera beaucoup, du moins je trouve que cela aide pour l'étude de ce problème et d'autres problèmes analogues:—c'est que le propriétaire du blé, l'expéditeur, le producteur dans la plupart des cas, est celui qui devrait déterminer la route que cette expédition doit suivre. S'il désire que ce blé soit consigné à un élévateur en particulier, ce blé devrait incontestablement se rendre à cette destination.

L'hon. M. LOW: La chose est prévue dans le projet de loi.

L'hon. M. STEVENS: Si le ministre avait été ici il y a un instant, il se rappellerait que j'ai dit que je faisais mes remarques de bonne foi et dans l'ignorance de ce qui serait décrété par ce projet de loi. Dans tout ceci, on devrait se rappeler que les deux buts du Parlement devraient être les suivants: en premier lieu, sauvegarder le droit du propriétaire d'une denrée à en déterminer la direction jusqu'à ce qu'il se départisse de son droit de propriété, puis, en second lieu, remboursement au propriétaire de toute la valeur de sa denrée, moins le coût de la manutention, comme le transport, la mise en élévateur, l'assurance et l'entreposage.

M. HOEY: Comment l'honorable député le ferait-il dans le cas du blé mélangé? Je ne pense pas qu'il ait traité ce point.

L'hon. M. STEVENS: Il me fait plaisir que mon honorable ami en ait parlé. Actuellement, l'on donne au producteur un reçu d'entreposage qui lui reconnaît, non pas la possession d'un chargement de wagon de grain en particulier, mais d'un certificat de blé n° 1 ou n° 2, d'un blé qui fait l'objet d'un marché. Je soutiens, et j'ai soutenu depuis sept ou huit ans, qu'il serait tout à fait à l'avantage du fermier qu'il s'attachât à obtenir la vente sur échantillonnage, au lieu de ce qu'il fait maintenant, et qu'on ignore complètement, il pourrait de la sorte vendre son blé sur échantillon. Par exemple, l'an dernier, mes amis de l'Alberta expédièrent sur la côte du Pacifique, des centaines de chargements de wagon de blé pesant, si je ne me trompe, 66 livres par boisseau. Ils ne bénéficièrent pas de l'excédent, ni en poids ni en qualité. En certains cas, ils peuvent en avoir retiré quelque profit, mais en général ils n'en bénéficièrent pas. S'ils avaient pu vendre ce blé sur échantillons à Vancouver, ils auraient retiré tout le profit, du moins après défalcation de la tare ordinaire. Mais voici ce qui se produit. Un homme vend un chargement de wagon de blé de 66 livres le boisseau. Ce blé est mélangé peut-être, à l'élévateur, avec des chargements de wagon de blé n° 2. Le blé n° 2 devient ainsi un blé n° 1; le marchand, et non le fermier, retire le profit. Pour que l'expéditeur retire tout le gain possible de son blé de haute qualité, je ne connais qu'un moyen, et c'est qu'il vende sur échantillon. Je me rappelle un fait qui se produisit à Minneapolis, l'hiver dernier ou l'hiver précédent. Un certain fermier avait vendu trois chargements de wagon de blé. Ce blé étant arrivé dans les parcs de Minneapolis, il appela un ou deux marchands. L'un d'eux lui offrit 9c., je pense, au-dessus du prix courant contractuel. C'était du très beau blé n° 1 et le fermier pensait pouvoir en obtenir plus. Il téléphona à un marchand demeurant tout près de Minneapolis, qui vint, examina le blé et en donna 19c. de plus-value. Il obtint ce prix supérieur parce qu'il vendit sur échantillon. S'il l'avait vendu d'après une dénomination réglementaire, il aurait obtenu le prix qui avait cours sur le marché de Minneapolis pour le blé n° 1.

M. BROWN: Croyez-vous que l'on puisse trouver des débouchés suffisants pour la vente sur échantillons, à part les meuniers ou un élévateur de tête de ligne comme celui de Vancouver? Par exemple, à Vancouver?

L'hon. M. STEVENS: Je suppose que mon honorable ami veut dire ceci: est-il possible de vendre sur échantillon sans permettre le mélange?

M. BROWN: C'est un peu cela; mais je parle des débouchés autres que les grandes minoteries telles que celles de Minneapolis.

L'hon. M. STEVENS: Je ne doute pas que l'encouragement de la meunerie au Canada ne soit d'un avantage immense pour le producteur canadien. Personne n'en doute, je pense. Je ne dis pas que la vente sur échantillon doive produire ce résultat, mais je reconnais qu'elle y contribuerait. Je sais que je n'exprime pas l'opinion actuelle d'un grand nombre de fermiers des provinces des Prairies; autant que j'aie pu m'en rendre compte après les avoir observés attentivement pendant quelques années, ils y sont plutôt opposés. Mais je crois que l'établissement du régime de la vente sur échantillon, comme la loi actuelle le permet, serait d'un grand avantage pour le producteur de blé, et je pense que, si l'on concentrait les efforts vers ce but, l'on en retirerait plus de profit que de tout autre mouvement en faveur d'une réforme isolée.

M. EVANS: Mon honorable collègue pense-t-il que cela soit possible, en tenant compte des transbordements que doit subir le blé avant de parvenir à la mer?

L'hon. M. STEVENS: Il faudrait naturellement fixer à Fort-William ou à Winnipeg le point où se ferait la vente sur échantillon. Si Fort-William est le point terminus des expéditions, d'un côté et la côte du Pacifique, de l'autre, l'on ne pourrait garder intacts les échantillons de quantités minimes et les faire passer par tous les transbordements; mon honorable ami a raison à ce point de vue. Cela ne s'applique pas, toutefois, au petit marchand ou fermier, à celui qui expédie un ou deux chargements de wagon, puisque le grain passe dans les mains du grand marchand qui le joint aux cargaisons expédiées de Fort-William.

M. COOTE: Cette question de la vente sur échantillon m'intéresse fort. Je prie mon honorable collègue de me dire comment nous pourrions vendre de la sorte le blé que nous expédions à Vancouver. Présentement, le fermier n'y peut expédier un unique chargement de wagon. Il est tenu d'obtenir un permis.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami a raison. Je pense que l'on aurait dû abolir absolument cette année le régime des permis. Il n'existe pas officiellement, mais c'est la coutume.

Le seul moyen d'établir un marché sur échantillon sur la côte c'est d'en établir un au comptant. Toutefois cela ne nuit en rien à son opportunité ni à sa nécessité. L'année der-

nière il a fallu limiter les consignations à la côte du Pacifique parce les moyens de transport manquaient. Il n'en est pas de même cette année, parce que les installations ont été améliorées et les élévateurs considérablement agrandis.

M. BALDWIN: L'honorable député de Vancouver-Centre a soulevé une question sur laquelle je crois être renseigné. Selon moi c'est une grande erreur de laisser pourrir ou de brûler les criblures. L'automne dernière j'en ai payé $28 la tonne. En les recevant je constatai que cette nourriture était plus lourde que le maïs, et je pensai qu'on devait y avoir mêlé beaucoup de sable ou d'autres ingrédient comme on en met dans le phosphate ou d'autres engrais. J'achetai des jeunes cochons et jugeant cette alimentation trop forte je la mélangeai avec du petit son. Lundi dernier, je les ai vendus moi-même à 12½ cents la livre sur pied, l'acheteur devant en prendre livraison à ma porcherie. Qu'on me permette ici une digression. Pour que mes collègues sachent que je parle en connaissance de cause, je puis dire que j'ai été élevé à la ferme par un père dévoué au bien public; il était possesseur d'un gros troupeau de porcs, de moutons, de bêtes à cornes et de chevaux et de volailles. Au surplus, j'était meunier de mon état, ç'a été ma seule profession. Je n'était qu'un garçon alors et la meunerie me retint jusqu'à l'âge de vingt-cinq ans. Pour ce qui est de mes porcs j'ai découvert en recevant le chèque, que leur poids était de 200 livres chacun. Ma porcherie est toute en ciment, mûrs et planchers, et la gelée n'y pénètre pas. C'est une erreur déplorable et une perte pour le pays qu'on brûle les criblures ou qu'on les jette à l'eau. On paie le maïs trois dollars le cent livres. Je vois que l'ancien ministre de l'Agriculture (M. Tolmie) sourit. Cela ne me surprend pas. Et bien je dirai au comité: Après l'expérience que j'ai faite pour nourrir mes animaux avec des criblures—et j'en ai acheté des tonnes—je ne les changerais pas pour du maïs me fût-il apporté de dix milles. Cette nourriture n'est pas mélangée avec du lait. On l'éclaircit avec de l'eau sans y ajouter de légumes bouillis; ce n'est qu'un mélange de criblures et de petit son. Je me borne à relever la déclaration de l'honorable député de Vancouver-Centre, qui a affirmé que ces criblures n'avaient aucune valeur et étaient simplement jetées à l'eau ou brûlées. Quand j'étais meunier, les gens m'apportaient les criblures; le malheur c'est qu'on me les apportait humides et il était difficile de les moudre assez fin pour détruire les graines des mauvaises herbes. Les criblures dont je me servais pour engraisser mes porcs étaient séchées et bien moulues de sorte que je suis certain que des mauvaises herbes ne seront pas propagées dans notre région. En somme, j'ai réalisé un profit de 35 p. 100 en engraissant mes porcs avec ces criblures; ils n'avaient que six semaines et je les avais payés $5 le couple. Le comité peut alors se rendre compte de l'avantage qu'il y a à élever des porcs et à en obtenir au printemps dans sa porcherie une épaisseur de trois ou quatre pieds d'un fumier très riche pour épandre sur la terre. Quand je songe que des jeunes gens flânent aux coins des rues fumant la cigarette, en quête d'un emploi, pourraient acheter de ces criblures de l'Ouest, engraisser des porcs et réaliser des profits sur une ferme! Je pourrais ajouter que ces criblures sont comme un tonique et tiennent l'animal en bonne santé. Ces criblures valent bien mieux que le maïs, parce que vous ne pouvez pas donner de maïs aux jeunes porcs; c'est une nourriture trop lourde. Les agriculteurs de l'Ouest devraient voir a ce qu'on ne les jette plus dans les lacs ni qu'on les brûle. Qu'il les expédient dans l'Est; je vais en acheter plusieurs chargements et j'en donnerai un bon prix. J'ai entendu un député de cette Chambre dire il y a quelques années que les criblures étaient exportées aux Etats-Unis. Il n'est pas étonnant que les cultivateurs de l'autre côté des lignes élèvent des porcs pour nous les revendre ensuite. Nous devrions garder les criblures pour nous et nous en servir pour enrichir notre sol. C'est la déclaration du député de Vancouver-Centre qui m'a amené à dire tout cela. J'ai raison de croire que j'ai un peu plus de connaissance de la culture du sol et de la meunerie que n'en a mon honorable ami, puisqu'il ne semblait pas penser que c'était gaspiller que de brûler les criblures ou de les jeter à l'eau.

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

L'hon. M. LOW (ministre du Commerce) demande à déposer un projet de loi (bill n° 113) concernant le commerce des grains.

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

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DE TEMPERANCE DU CANADA

L'hon. M. ERNEST LAPOINTE propose que la Chambre se forme en comité général pour étudier un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi de tempérance du Canada et de décréter: Lorsqu'en vertu des lois d'une province des liqueurs enivrantes peuvent être légalement vendues par la province, ou par le gouvernement de la province, ou sous son

autorité seulement, la prohibition reste néanmoins en vigueur pour toutes les liqueurs enivrantes que la province, ou le gouvernement de la province, ou par son autorité, ne possède, n'importe ou ne vend pas.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour l'examen du projet de résolution sous la présidence de M. Gordon.

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice): En 1919, ce Parlement a adopté un ajouté à la loi de tempérance du Canada; c'est la quatrième partie de cette loi. Il est décrété dans cette disposition que lorsque l'Assemblée législative d'une province où est en vigueur une loi interdisant la vente des spiritueux, adopte une résolution invitant le Gouverneur général en conseil à faire une proclamation touchant la tenue d'un referendum sur la question de savoir si la population de cette province désire interdire l'importation des spiritueux dans son territoire, le secrétaire d'Etat devra prendre les mesures nécessaires pour faire tenir ce referendum. Il est de plus décrété qu'au cas où la population de cette province se prononcerait en faveur de la prohibition des spiritueux dans ladite province, il faudra adopter un décret du conseil donnant effet à l'expression de la volonté populaire. Désormais personne n'importera de liqueurs fortes dans cette province. Il y a cependant une clause conditionnelle portant que cette disposition ne s'applique pas à l'importation de liqueurs enivrantes pour fins sacramentelles, médicinales, industrielles ou commerciales, et elle ne doit pas s'appliquer non plus à toute liqueur enivrante qui, en vertu des lois de la province ou du territoire où la prohibition est en vigueur, peut y être légalement vendue.

Plusieurs provinces se sont prévalues de cette loi, entre autres l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario et les trois Provinces maritimes, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. Tout alla bien jusqu'au moment où les provinces des Prairies, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba modifièrent leur loi et adoptèrent le principe de la vente des spiritueux en régie d'Etat, sous l'autorité exclusive de la province. Mais il subsistait un certain doute; certaines gens alléguaient que la loi autorisant la vente de certains spiritueux en ces provinces, la prohibition de l'importation ne pouvait plus se continuer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: La situation n'était-elle pas la même dans la province de Québec?

L'hon. M. LAPOINTE: Non, Québec et la Colombie-Anglaise n'ont jamais été soumis à la quatrième partie de la loi de tempérance. L'affaire se plaida devant les tribunaux albertains; le gouvernement prétendait qu'abstraction faite des spiritueux importés par le gouvernement pour les vendre dans la province en vertu de sa loi, toute autre importation de spiritueux restait interdite. Des particuliers alléguaient d'autre part que la modification de la loi provinciale avait pour effet de soustraire la province aux dispositions de la quatrième partie de la loi de tempérance du Canada. On porta la question jusque devant la cour d'appel de l'Alberta et la majorité des juges, trois contre deux, décidèrent que la quatrième partie de ladite loi s'applique encore à tous les spiritueux, sauf à ceux que la province importe directement pour les vendre conformément à la loi provinciale.

Pour dissiper tout doute et tirer au net la question entière, les trois gouvernements de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba ont demandé l'adoption d'une loi décrétant que malgré la vente légitime de spiritueux en vertu d'une loi provinciale, par ladite province ou ledit gouvernement, ou sous son autorité, l'interdiction reste en vigueur pour tous les spiritueux qui ne sont ni la propriété de la province, ni importés ni vendus par elle. En d'autres termes, ce que l'on demande, c'est une simple confirmation de la décision rendue par la majorité des juges du tribunal albertain. C'est pour dissiper toute équivoque en la matière que nous présentons ce projet de loi; nous n'entendons pas modifier la loi mais simplement l'élucider.

Ç'a été la politique de ce Parlement, depuis quelques années, de donner effet à la volonté des provinces à ce sujet et les trois provinces en question ne font qu'une touchant l'opportunité de cette loi. C'est la raison d'être de la présente résolution.

M. LADNER: Cela s'applique-t-il à la Colombie-Anglaise ou à Québec?

L'hon. M. LAPOINTE: Non.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il existe une distinction, je suppose, dans le cas de la Colombie-Anglaise et de Québec, en ce que, comme l'a signalé le ministre, ces provinces ne se sont pas entièrement prévalues de la quatrième partie de cette loi, dans la mesure où elles n'ont jamais été territoire de tempérance ou prohibitionniste dans le sens impliqué par la quatrième partie.

L'hon. M. LAPOINTE: Ils ont été des territoires prohibitionnistes jusqu'à un certain point, mais ne se sont jamais prévalus de l'amendement de 1919 qui autorise les provinces à demander un referendum pour trancher la question d'interdire l'importation.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: De sorte qu'aux termes de la résolution il n'y a pas d'in-

terdiction fédérale des importations en Colombie-Anglaise ou dans Québec.

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne le crois pas; mais en ce qui concerne la province de Québec on est d'avis en haut lieu dans cette province que la loi locale peut interdire l'importation. Je doute cependant que les tribunaux admissent cette manière de voir.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne voulais pas soulever cette question. Je parlais pour la Chambre. Le ministre soutient, et je suis aussi de son avis, que la loi fédérale n'empêche pas l'importation dans les provinces de Québec et de la Colombie-Anglaise. Il y a eu un temps où le ministre n'eût pas consenti à accepter une pareille législation. Je me souviens, quand notre parti était au pouvoir et proposait quelque mesure semblable, que des membres libéraux, ceux de sa belle province en particulier, protestaient hautement contre l'idée de faire servir l'autorité du Dominion au profit des législatures provinciales.

L'hon. M. LAPOINTE: Vous avez une bien vilaine mémoire.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Au contraire, ma mémoire est fidèle.

L'hon. M. BELAND: Très infidèle.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je vous dis qu'elle est exacte cette fois. Je tiens à féliciter le ministre de la Justice sur ses progrès en libéralisme, sur le respect qu'il professe aujourd'hui pour le vœu populaire. En suivant les traces du gouvernement conservateur il est en bonne voie.

L'hon. M. LAPOINTE: J'espère que notre collègue me suivra à son tour.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: J'appuie la résolution avec plaisir.

L'hon. M. STEVENS: J'ai devant moi la réponse du ministre à la question de mon collègue (M. Ladner). Si cette proposition n'est pas la contre-partie de celle relative à la loi des grains, le ministre commet une erreur. Peut-être n'a-t-il pas l'intention de l'appliquer à la Colombie-Anglaise, mais si je sais lire on déclare qu'il sera illégal d'importer des boissons enivrantes dans toute province où le Gouvernement a le monopole du commerce de ce produit. Autrement dit, la résolution établit un droit que sollicitait il y a deux ans le procureur général de la Colombie-Anglaise sous une forme très peu modifiée. Je ne me prononce pas pour le moment dans un sens ou dans l'autre, mais j'aimerais savoir si je fais erreur.

[L'hon. sir Henry Drayton.]

L'hon. M. LAPOINTE: Notre collègue se convaincra, quand la loi sera déposée, qu'elle ne s'applique pas à la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre affirme qu'elle ne vise pas la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. LAPOINTE: Elle ne s'y appliquera pas.

L'hon. M. TOLMIE: Cela sera dit expressément dans la projet de loi?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui. L'article 154 de la loi de tempérance, modifiée par le projet, fait partie du titre 4, qui ne s'est jamais appliqué à la Colombie-Anglaise ni à Québec.

M. LADNER: Le Gouvernement n'a-t-il jamais reçu une demande à ce sujet de la part du procureur général de la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. LAPOINTE: En effet; et la question est à l'étude, mais le projet ne traite pas de ce sujet.

M. GOULD: Le ministre a dit que certaines provinces, dont la Saskatchewan, s'étaient prévalues des dispositions de la partie 4 de la loi. En ce cas, est-ce que l'administration fédérale délivre des licences ou permis de fabriquer à des individus qui veulent faire de la bière?

L'hon. M. LAPOINTE: Le projet n'a aucun rapport à cela.

M. GOULD: Le ministre reconnaît qu'on accorde des permis à des brasseurs opérant dans des provinces qui ont demandé l'application du titre 4 de la loi?

L'hon. M. LAPOINTE: Je ne tiens pas à répondre à cette question en ce moment. Je ne l'ai pas examinée, parce que le projet n'en parle point.

M. GOULD: Je possède la déclaration d'un officier de police d'une province de l'Ouest, qui affirme que des licences sont délivrées, et l'on se demande si cela devrait se faire quand les autorités provinciales ont fait savoir qu'elles y étaient opposées.

L'hon. M. LAPOINTE: La loi de tempérance ne défend pas la fabrication des boissons. Elle interdit l'importation et la vente dans les limites de la province.

M. GOULD: Voici ce que je voulais savoir. Si tout le monde, dans une province, reçoit un permis de faire de la bière, toute mesure provinciale devient inutile.

L'hon M. LAPOINTE: C'est là une toute autre question. Je vais aussi loin qu'il m'est permis de le faire afin de remédier à la situa-

tion à laquelle mon honorable ami a fait allusion. Il devra s'adresser ailleurs s'il veut obtenir davantage.

M. BROWN: La Colombie-Anglaise et la province de Québec tomberaient sous le régime des dispositions de cette loi si elles adoptaient, maintenant ou n'importe quand, les mesures prises par les provinces des Prairies?

L'hon. M. LAPOINTE: Parfaitement. Il leur faudrait toutefois tenir un plébiscite.

(Rapport est fait sur la résolution qui est lue pour la 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. LAPOINTE demande à déposer un projet de loi (bill n° 114), tendant à modifier la loi de tempérance du Canada.

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

Adoption d'un projet de loi modifiant la loi de la Royale gendarmerie à cheval du Canada.

L'hon. M. LAPOINTE (ministre de la Justice) propose que la Chambre se forme en comité général et passe à la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi de la Royale gendarmerie à cheval du Canada en décrétant que les pensions accordées aux officiers, à leurs veuves et aux gendarmes avant le 7 juillet 1919 pourront être revisées conformément aux tarifs de paie des officiers et gendarmes qu'indiquait ladite loi selon ses modifications antérieures au 7 juillet 1919; mais ces revisions n'autoriseront d'aucune façon l'augmentation des paiements de pensions accumulés avant l'adoption de la législation projetée.

(La motion est adoptée.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion de la résolution.

L'hon. M. LAPOINTE: Depuis nombre d'années l'on nous demande le redressement d'une très grande injustice dont souffrent les anciens membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, qui ont pris leur retraite. Ces vétérans ont été les pionniers des territoires du Nord-Ouest et depuis leur mise à la retraite, ils ne touchent qu'une faible pension qui est loin d'être proportionnée à leurs besoins, surtout si nous la comparons à l'échelle actuelle des pensions accordées aux officiers et aux constables de la Royale gendarmerie à cheval du Canada. Il y a deux ans et l'année dernière surtout, tous les honorables députés, pour ainsi dire, ont énergiquement insisté afin que nous prenions des mesures pour venir en aide à ces vétérans. Or, c'est l'objet de la présente résolution. Nous proposons d'accorder aux anciens membres de la gendarmerie qui sont à la retraite, une augmentation de pension de façon à la porter au chiffre qu'elle aurait si ces vétérans n'avaient pris leur retraite qu'en 1919. De quatre-vingt-dix à quatre-vingt-quinze anciens membres de la gendarmerie à cheval bénéficieront de la nouvelle loi et la dépense supplémentaire, qui diminuera, cela va de soi, au fur et à mesure que les pensionnaires disparaîtront de la scène de ce monde, s'élèvera à $28,220.12. A l'heure actuelle, le montant total des pensions sous le régime de l'ancienne échelle, s'élève à $31,387.18 tandis que sous le nouveau régime, il sera de $59,607.30. Je le répète, la présente résolution ne vise qu'à donner effet au désir de la Chambre.

M. BROWN: Le ministre mérite nos plus sincères félicitations pour avoir déposé le présent bill. Il n'y a pas un corps d'hommes auquel le Canada doive plus qu'aux membres de la force de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Je doute fort que nous ayons toujours apprécié à sa juste valeur la tâche qu'ils ont accomplie afin de préserver le bon renom du Canada. Nous nous rappelons avec plaisir que la loi de lynch a toujours été chose inconnue au pays. Plus que tout autre corps peut-être la gendarmerie à cheval nous a préservé de ce mépris de la loi qui souvent aboutit à l'introduction de la loi de lynch. Parmi les pionniers d'il y a quarante ans ou plus des provinces des Prairies, ils sont assez rares ceux qui, pour une raison ou pour une autre, n'ont pas eu l'occasion de nouer connaissance avec quelques-uns de ces vétérans. Je me souviens d'avoir discuté l'affaire avec le major Walsh. Or, il m'a assuré qu'il est difficile de constituer un corps de police comme celui qu'il a commandé dans les territoires du Nord-Ouest et le pays doit beaucoup à ces vétérans. La justice que nous leur rendons aujourd'hui est peut-être tardive, pour ma part toutefois, je tiens à féliciter le ministre d'avoir cédé à nos instances, et proposé cette mesure, bien que je sois convaincu qu'il n'y eût guère lieu d'exercer une pression bien forte étant donné la sympathie que mon honorable ami éprouve pour ces vieux braves.

M. EVANS: Je suis très heureux que le Gouvernement ait vu jour enfin de rendre justice aux vétérans de la gendarmerie à cheval. Ils ne sont guère nombreux aujourd'hui et il est à ma connaissance personnelle que quelques-uns d'entre eux sont dans la misère. Quand certains de ces pensionnaires sont tombés malades, je sais, qu'il a fallu payer leurs frais d'hôpital et dans nombre de cas, leurs camarades ont dû se cotiser pour leur donner des funérailles. J'habite les provinces des Prairies depuis au delà de trente-cinq ans et je suis en mesure d'attester les mérites des vétérans de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Et même par l'adoption du

projet en discussion, je doute fort que nous rendions pleine justice à ces hommes. Quand éclata la rébellion du Nord-Ouest en 1885, il est à ma connaissance que les gendarmes à cheval furent appelés en services actif et ils se distinguèrent pendant toute cette campagne. Les autres militaires, qui aidèrent à la suppression de la rébellion obtinrent chacun en récompense de leurs services une concession de 240 acres de terre. Je ne suppose pas que le Gouvernement ait l'intention de leur accorder cette faveur maintenant, mais je vois avec plaisir qu'il en met un grand nombre à l'abri d'un véritable besoin. J'en connais plusieurs et je me suis demandé parfois comment ils ont pu jusqu'ici réussir à nouer les deux bouts avec moins de 50c. par jour. Le ministre a droit à des félicitations pour leur avoir au moins rendu justice à l'heure actuelle.

L'hon. M. STEVENS: Je me ferai simplement l'écho de ce qui a déjà été dit au sujet de l'opportunité de cette mesure législative et je louerai le ministre de ce projet de loi.

Mon honorable ami de Saskatoon (M. Evans) vient de mentionner un sujet qui est distinct de ce projet, à savoir la reconnaissance à ces anciens membres de la gendarmerie à cheval du droit à une terre. Ce n'est pas seulement cela qu'ils demandent mais il est évident que quelque bourde ou quelque oubli a été commis immédiatement après la rébellion de sorte que leur réputation en a souffert, en ce sens qu'on aurait l'impression qu'ils n'ont pas servi avec les troupes militaires alors que c'est tout le contraire. Ils ont réclamé ces terres dans le but d'établir définitivement leur droit. Cependant, ce n'est pas une question qui relève de ce projet. Ce bill aura au moins pour effet de rendre justice à quelques-uns des citoyens les plus méritants du pays et, quant, à moi, je suis reconnaaissant envers le ministre d'avoir pris cette décision à cette session.

En ce qui concerne l'autre question, j'espère que le ministre ne la perdra pas de vue, et lorsque le grief qui a fait l'objet de ce bill aura disparu, il sera plus facile au ministre de se rendre à l'autre modeste requête mentionnée tout à l'heure pour que justice soit un jour rendue à qui de droit.

M. KNOX: Je désire me joindre à ces félicitations. Un certain nombre parmi nous avons insisté sur l'adoption d'une loi de cette nature durant la dernière législature et au cours de celle-ci, et il est des plus satisfaisant pour nous que cette mesure législative ait enfin été présentée.

[M. Evans.]

Quant à l'octroi de terres à la gendarmerie à cheval, nous n'insistons pas pour le moment, mais, à l'exemple de l'honorable député qui m'a précédé, je désirerais que le ministre n'oublie pas ce sujet et voici pourquoi: Il y a plusieurs gendarmes à cheval qui ont droit à une terre mais non à la pension, parce qu'un membre de la gendarmerie à cheval ne peut bénéficier de la loi de pension avant vingt ans de service et plusieurs n'ont pas encore atteint cette limite, loin de là. De plus, on refuse de reconnaître leur droit à une terre. Je mentionne cela en passant tout simplement. J'ai pris la parole pour féliciter le ministre.

M. SPEAKMAN: Je désire un renseignement. De concert avec ceux qui se sont fait entendre avant moi, et surtout des membres qui ont vécu de longues années dans l'Ouest, et qui sont venus en contact avec cette magnifique gendarmerie, je suis heureux de manifester mon contentement de ce projet de loi. Je remarque que la résolution pourvoit à des pensions aux "officiers, à leurs veuves et aux gendarmes". Cela signifie, je présume, que les veuves des officiers ont droit à la pension, mais non les veuves des constables. Est-ce là l'interprétation de la loi?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui, de l'ancienne loi.

M. SPEAKMAN: C'est ce que j'ai compris. J'ai voulu savoir si la rédaction du projet indique l'intention exacte de la loi ou si elle est de nature à induire en erreur.

(Rapport est fait sur la résolution qui est lue une 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. LAPOINTE demande à déposer un projet de loi (bill n° 115) tendant à modifier la loi concernant la Royale gendarmerie à cheval du Canada.

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

Sur motion de l'honorable M. Lapointe, le projet de loi est lu pour la 2e fois.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles du projet de loi.

Sur l'article premier (remaniement des pensions accordées avant le 7 juillet 1919).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le ministre consentirait-il à remplacer le mot "peuvent" par le mot "doivent" et permettre à tous ceux qui en ont le droit de bénéficier de cette disposition?

L'hon. M. LAPOINTE: Comme le sait mon honorable ami, le mot "peuvent" est celui qui est employé d'habitude.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Dans certaines circonstances, mais pas toujours lorsqu'il s'agit de choses qui peuvent dépendre d'une interprétation judiciaire.

L'hon. M. LAPOINTE: Je n'ai point d'objection à ce changement; c'est affaire de goût.

(L'amendement est adopté.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES PLANTES-RACINES POTAGERES

L'hon. W. R. MOTHERWELL (ministre de l'Agriculture) propose que la Chambre se forme en comité pour étudier un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des plantes-racines potagères, chapitre 43 des Statuts de 1922, et de pourvoir:

(a) A une classe type pour les oignons de même grosseur, à l'abolition de la classe appelée "qualité de l'échantillon", et à son remplacement par une classe appelée "non-classée", et à la définition des oignons pelés;

(b) A permettre la vente des pommes de terre, oignons, topinambours, betteraves, carottes, panais et navets à la mesure, en quantités d'un boisseau ou moins, au lieu de la vente au poids; mais le poids du contenu devra se proportionner au poinds du contenu d'un boisseau de ces légumes, tel qu'il est prescrit;

(c) A donner au certificat signé d'un inspecteur officiel force de présomption de la qualité et de l'état des légumes ou paquets auxquels le certificat s'applique; et

(d) A enlever à l'application de la loi les pommes de terre de semence certifiées seulement, comme l'établissent les règlements de la loi des insectes destructeurs et autres fléaux.

Cette motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour l'examen du projet de résolution.

Sur le paragraphe (a).

L'hon. M. MOTHERWELL: Les producteurs de légumes de l'Ontario et de la Colombie-Anglaise travaillent de concert sur cette question du classement des oignons; elle n'intéresse pas un grand nombre des honorables collègues, mais elle est très importante au point de vue des producteurs. Ils se sont entendus sur l'établissement d'une quatrième qualité. Ces produits n'entreront pas dans la catégorie des qualités supérieures, qui restent telles quelles. Cet oignon sera d'une qualité inférieure et au lieu d'être connu comme un oignon canadien de "qualité d'échantillon"—ce qui n'est pas exact, vu que le Canada produit nombre d'oignons de meilleure qualité,—les intéressés ont décidé qu'il sera connu comme "non classé". Puis il y a les oignons "pelés"; le nom n'est donné à aucune classe distincte; mais si un oignon est taré il est classé comme "pelé" et ne peut être mêlé aux oignons des qualités supérieures. Nous adoptons une définition plus satisfaisante.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quelle a été la difficulté au sujet des oignons classés comme étant de "qualité d'échantillon"?

L'hon. M. MOTHERWELL: Voici: ces oignons étaient exportés à Cuba par exemple sous la désignation "qualité d'échantillon" ce qui créait l'impression qu'ils étaient les meilleurs oignons de production canadienne, bien qu'il y eût trois qualités encore supérieures. La réputation des oignons canadiens en souffrait; les plaintes venaient non pas des marchands mais des producteurs. Une région de la Colombie-Anglaise a prétendu que c'étaient des Orientaux qui voulaient reclasser ces oignons et les expédier sous la désignation "qualité d'échantillon"; d'autres régions voulaient maintenir cette étiquette. On a cru préférable de laisser ces oignons non classés plutôt que de les exporter comme oignons de "qualité d'échantillon" du Canada. Je crois que lorsque le comité discutera le bill et entendra les dépositions des producteurs de légumes on arrivera sans difficulté à une conclusion satisfaisante. J'ai vu dans un des journaux une note disant que nous allions créer une classe d'oignons "pelés", comme si nous allions donner une existence légale à cette qualité alors qu'en fait ce sont des oignons tarés.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je crois que le ministre devrait s'opposer à l'emploi du mot "tarés". L'expression "oignon pelé" ne devrait pas avoir un sens péjoratif.

L'hon. M. MOTHERWELL: Que suggère mon honorable ami?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis d'avis qu'on ne devrait pas classer comme "pelés" des oignons tarés: tout le monde préfère les "oignons pelés".

L'hon. M. MOTHERWELL: Sur nos fermes nous disons des oignons "nettoyés"; c'est moins fort. Mais nous ne voulons pas suivre le vocabulaire de la campagne.

L'hon. M. GRAHAM: La circonscription que je représente est très intéressée au commerce des oignons,—plus, peut-être qu'aucun autre comté du Dominion. Il y a eu là des divergences d'opinion; mais je crois que tout le comté est d'accord sur l'opportunité de discontinuer la classe dite "qualité d'échantillon" pour les raisons esquissées par le ministre. Plusieurs délégations sont venues ici; je crois que les divers groupes se sont enten-

dus pour substituer la catégorie "non classés" à "qualité d'échantillon".

(Le paragraphe est adopté.)

Sur la clause (b).

L'hon. M. MOTHERWELL: La Chambre se rappellera probablement que nous avons introduit pour la première fois, il y a deux ans, le principe de la vente des légumes au poids plutôt qu'à la mesure. Depuis des années, on avait l'habitude de vendre les pommes de terre au sac. Mais comme il n'y a pas de grandeur fixe pour les sacs, le poids variait entre 75 et 90 livres et lorsqu'on achetait un sac de pommes de terre, on ne savait jamais combien on allait en avoir. Dans certaines localités, un sac représentait un boisseau et demi, soit 90 livres, tandis qu'ailleurs, il ne pesait que 80 et même 75 livres. Nous avons institué le principe de la vente au poids, mais cela a causé certains inconvénients dans les marchés locaux, comme à Ottawa et ailleurs, où l'habitude était de vendre à la mesure qui était tantôt le quart de boisseau, tantôt le gallon. A l'avenir, nous autoriserons la vente à la mesure, lorsque la quantité sera inférieure à un boisseau, mais le poids doit correspondre exactement à celui que représente le boisseau. Ainsi, prenons un quart de boisseau de pommes de terre. Il doit représenter quinze livres de pommes de terre. Si l'acheteur, ayant des doutes, demande si c'est bien là un quart de boisseau de pommes de terre et que le vendeur lui réponde par l'affirmative, le premier pourra lui demander à son tour le poids. Si le marchand lui affirme qu'il pèse quinze livres, il sera sûr d'avoir la mesure. Autrement, sans désignation de poids, un quart de boisseau deviendrait une mesure très vague. En effet, tout cela dépend de la façon d'emplir le récipient et de la grosseur des pommes de terre. Mon honorable collègue de Victoria et Carleton (M. Caldwell) doit le comprendre. Pour avoir le poids exact, il faut bien tasser le légume et, bien entendu, tout dépend de celui qui s'en charge.

M. CALDWELL: C'est une disposition que je ne comprends pas. Le ministre dit d'abord qu'on peut vendre à la mesure en ensuite que la mesure doit peser tant. Il me semble qu'il suffirait de dire: Soixante livres constitueront un boisseau de pommes de terre, ou encore: Un boisseau de pommes de terre devra peser soixante livres. Si l'on décrétait que l'on ne doit pas vendre à la mesure, mais s'en tenir au vieux système de la vente au poids, ce serait beaucoup plus sûr. Supposons qu'une personne achète un gallon de pommes de terre, soit une mesure de quatre pintes; qu'on y mette une grosse pomme de terre et une autre en travers par dessus et le tout ne pèsera pas dix livres. Je regrette de voir que le ministre s'écarte du principe adopté il y a deux ans. J'ai approuvé la première loi que je considérais juste; mais avec ces nouvelles dispositions on va permettre aux détaillants de l'éluder, si on les laisse vendre à la mesure. Pour moi, le ministre risque de susciter beaucoup d'inconvénients; en effet, il n'y a pas de doute que dans beaucoup de cas, on ne s'aperçoive que le quart de boisseau ne pèse pas quinze livres. Tout dépend de la grosseur des tubercules. S'ils sont de moyenne grosseur, le poids y sera; autrement, il n'y aura pas quinze livres au quart de boisseau. Au contraire, si les pommes de terre sont petites, il pourra y avoir plus de quinze livres.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je conviens encore une fois avec mon honorable collègue que le poids est la base la meilleure. La grandeur du sac n'est pas fixée; mais on a pris l'habitude au marché de vendre à la mesure. Or, c'est facile d'établir un principe, comme on dit, mais quand il s'agit de l'appliquer à des gens qui ont eu l'habitude de faire autrement et ne voient pas l'utilité de la vente au poids, ni d'abandonner la vente au quart de boisseau ou au gallon, on s'aperçoit qu'ils n'en veulent pas, parce qu'ils trouvent plus commode d'avoir leurs produits en sacs et de les vendre au gallon. En réalité, on leur permet de vendre au quart de boisseau, mais il faut qu'il y ait quinze livres de pommes de terre dans la mesure.

M. CAHILL: Est-ce que cela s'applique aux arachides?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, on ne les considère pas comme un légume. Elles ne se cultivent pas de la même façon.

M. CALDWELL: Le ministre dit-il que les arachides ne se cultivent pas de la même façon que les pommes de terre? Je me permettrai de le reprendre. Je suis surpris de voir qu'il y a un légume que l'honorable ministre ne connaît pas. La loi permet donc de vendre à la mesure, pourvu que la mesure pèse tant. Le ministre crée la confusion en permettant et le poids et la mesure. S'il s'en tenait à 60 livres par boisseau, ce serait plus sûr. Lorsqu'on vend une quantité moindre qu'un boisseau, la proportion du poids doit être maintenue; autrement dit, un quart de boisseau doit représenter quinze livres. Je ne m'oppose pas à cette disposition, mais je crois qu'elle prêtera à confusion.

L'hon. M. MOTHERWELL: Si l'honorable député ne s'y oppose pas qu'il le laisse adopter.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il me semble que l'embarras signalé par l'honorable député de Victoria-Carleton est clair et que le bill est mal intitulé. Ce que nous décrétons par ce bill c'est qu'un poids de quinze livres peut se nommer un quart de boisseau. Nous permettons la vente de quinze livres de pommes de terre dans une mesure d'un quart de boisseau du moment que ces légumes sont placés de manière à peser 15 livres. Si nous adoptions la résolution de la manière dont le ministre la présente la loi ne serait pas modifiée, sauf par le fait que nous appelerions quinze livres un quart de boisseau. Mais en réalité, cela n'arrivera jamais. Il est aussi bien de biffer la disposition qui touche au poids et dire que les pommes de terre peuvent se vendre à la mesure. Il est inutile de penser que ceux qui achètent à la mesure se donneront ensuite le tracas de peser les marchandises achetées.

M. CALDWELL: Je me souviens de l'époque où nous avons adopté le projet de loi touchant les plantes et racines potagères. C'était en 1923, je pense, et nous avons aboli le poids du sac comme celui du baril. Avons-nous aussi aboli le poids du boisseau?

L'hon. M. MOTHERWELL: Pas du tout.

M. CALDWELL: J'ai l'impression que nous l'avons aboli.

L'hon. M. MOTHERWELL: Il y a un étalon du boisseau, mais pas du sac.

L'hon. M. STEVENS: Il y a déjà eu un étalon de sac.

L'hon. M. MOTHERWELL: Pas pour les pommes de terre, du moins pas pour tout le Canada.

M. CALDWELL: Si les conversations particulières sont terminées, je vais répéter ma question. Est-ce que l'étalon du boisseau a été aboli en 1923?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non.

M. CALDWELL: Si l'étalon du boisseau n'a pas été aboli, je ne vois pas bien où réside la force de cet article. Nous cherchons la confusion. Si nous nous en tenons à 60 livres au boisseau, nous obtiendrons de bons résultats. Si l'acheteur reçoit un gallon, il pèse sept livres et demie et s'il reçoit un boisseau, soixante livres.

L'hon. M. MOTHERWELL: Nous ne faisons que confirmer ce que nous pratiquons en ce moment. La loi existante ne confirme pas tout à fait l'interprétation que nous lui avons donnée et ce changement a pour but de la confirmer. Je suis d'avis que lorsque l'ancienne coutume d'employer une mesure est bien établie, tout va bien du moment que le client reçoit ce qu'il croit acheter. Si vous vendez à la mesure sans tenir compte du poids, je suis convaincu qu'il n'y a pas ici un seul Irlandais ne sachant pas qu'il peut mettre la marchandise dans la mesure de telle façon qu'on n'y trouvera pas la moitié du poids. Il n'y aura certainement pas plus de 13 livres dans la mesure du quart de boisseau et c'est ce que nous voulons éviter.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe (c).

L'hon. M. STEVENS: Les inspecteurs nommés sous le régime de cette loi forment-ils un groupe séparé de celui des inspecteurs chargés de sa mise en vigueur?

L'hon. M. MOTHERWELL: Il s'agit ici de la loi des plantes et racines potagères.

L'hon. M. STEVENS: Les plantes et racines relèvent du ministère de l'honorable ministre comme aussi les œufs. Est-ce que le même inspecteur examinerait aussi les œufs, par exemple!

L'hon. M. MOTHERWELL: Ceci se nomme la loi des plantes et racines potagères, mais le même inspecteur remplit les deux fonctions.

L'hon. M. STEVENS: Mais, cela ne comprend pas les œufs?

L'hon. M. MOTHERWELL: Non, ils ne dépendent pas du même service.

M. CALDWELL: Il me semble que le paragraphe (c) est rédigé exactement comme un amendement que j'ai proposé l'an dernier, amendement qui a été lu deux fois mais n'a jamais été adopté.

L'hon. M. MOTHERWELL: Je crois que cela traite du même sujet.

M. CALDWELL: C'est aboslument nécessaire.

(Le paragraphe est adopté.)

(Le paragraphe (d) est adopté.)

Rapport est fait sur la résolution qui est lue une 2e fois et adoptée.

L'hon. M. MOTHERWELL demande à déposer un projet de loi (bill n° 116) tendant à modifier la loi sur les plantes et racines potagères.

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

ADOPTION D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES FRUITS

L'hon. M. MOTHERWELL propose que la Chambre se forme en comité général pour discuter la résolution suivante:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu de modifier la loi des fruits, chapitre 15 des Statuts de 1923, et de pourvoir:

(a) à l'abolition des qualités mélangées de pommes, pommettes et poires;

(b) que sur approbation du Gouverneur en conseil le ministre peut prescrire des qualités additionnelles pour les variétés particulières de fruits, prescrire les variétés auxquelles ces qualités s'appliqueront; et faire les règlements nécessaires pour rendre efficaces les dispositions proposées à compter de leur publication dans la *Gazette du Canada*.

(c) qu'une personne qui par elle-même ou l'entremise d'un tiers emballe des fruits dans des paquets ouverts ou fermés destinés à la vente, ou qui offre en vente ou vend des fruits, et cote ou représente ces fruits comme étant d'une certaine qualité spécifiée dans l'article 3 de la loi amendée ou dans les règlements qui en découlent, devra indiquer sur le paquet ou sur une étiquette approuvée qui y sera attachée la qualité et autres marques exigées par la loi; et au cas où les fruits ne seraient pas conformes à la qualité marquée comme ci-dessus, la personne sera coupable d'une contravention sous l'empire de la loi.

(La motion est adoptée.)

La Chambre se forme en comité et passe à la discussion de la résolution.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Qu'entend-on par qualité "mélangée"?

M. STIRLING: Le classement "mélangé" a été introduit il y a quelques années, à la demande des producteurs de fruits; ils croyaient que cela en faciliterait la vente. La pratique démontra promptement le contraire. La clientèle goûtait peu la qualité "mélangée" et le conseil canadien d'horticulture a demandé en conséquence au ministre d'avoir l'obligeance de l'éliminer de la loi.

(Rapport est fait sur la résolution qui est lue pour la 2e fois et approuvée.)

L'hon. M. MOTHERWELL demande à déposer un projet de loi (bill nº 117), tendant à modifier la loi des fruits.

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

2e LECTURE DU PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LA LOI DES VIANDES ET CONSERVES ALIMENTAIRES.

L'hon. M. MOTHERWELL propose que le projet de loi (bill n° 73), tendant à modifier la loi des viandes et conserves alimentaires soit lu pour la 2e fois.

L'hon. M. STEVENS: Je crois avoir posé une question au ministre l'autre jour et je vais la répéter de nouveau aujourd'hui: Ceci s'applique-t-il aux conserves de saumon? Le ministre n'était pas bien certain.

[L'hon. M. Motherwell.]

L'hon. M. MOTHERWELL: Je n'ai pas pris d'autres renseignements. Je suis assez sûr que ce projet ne s'applique pas aux conserves de saumon qui ne relève pas de mon département.

L'hon. M. STEVENS: Si l'on découvre qu'il s'y applique, je présume que le comité des pêcheries, que la chose intéresse beaucoup, sera averti?

L'hon. M. MOTHERWELL: Oui.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2e fois et renvoyé au comité permanent d'agriculture et de colonisation.)

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

Reprise de la séance

L'hon. M. STEWART (ministre de l'Intérieur) propose que le projet de loi (bill n° 75), tendant à modifier la loi des terres fédérales, soit lu pour la 2e fois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre a-t-il expliqué le projet?

L'hon. M. STEWART: Oui. Nous avons discuté la question assez à fond à une séance antérieure et il n'y a que l'article relatif à la rescision des terrains scolaires qui ait provoqué des objections. Nous discuterons ce point plus à fond en comité.

(La motion est adoptée.)

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion des articles du projet de loi.

Sur l'article 1er (Conditions d'inscription pour les terres de la Saskatchewan et de l'Alberta au sud de la limite méridionale du township 16.)

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce point-là n'a guère été discuté, sauf par l'honorable député à ma gauche (M. McTaggart). Il a soutenu qu'aucune démarcation, aucune distinction fâcheuse ne devrait exister entre les terres d'un township et celles d'un autre. Je ne suis peut-être pas complètement d'accord avec lui sur ce point, mais je crois qu'il sera difficile d'appliquer cet article de la loi dans sa forme actuelle. La loi se trouvera ainsi à défendre tout établissement dans cette partie en deçà de cette ligne, à moins que le colon ne soit apparenté à quelqu'un qui malheureusement se trouve déjà établi là. Sur quel principe s'appuie ce projet, je ne le vois pas. Si l'on a raison de déclarer une certaine étendue, terre à pâturage et impropre à l'agriculture, ce n'est pas faire une faveur à quelqu'un que de le laisser aller s'y établir, c'est plutôt

lui causer du tort. Et dans ce cas, aucune exception ne devrait exister et l'on ne devrait permettre à personne d'aller s'établir simplement parce que des parents y sont déjà rendus. L'article doit se motiver non seulement par l'intérêt du pays, mais par celui de l'individu. Si telle est la raison, vous frustrez quelqu'un en permettant à certaines gens de prendre un homestead dans cette région spéciale simplement parce que ce sont les fils de ceux qui ont eu le malheur d'aller s'établir dans le district. Il se trouve certaines parties de bonne terre dans la région, je n'en doute pas; ici et là, se trouve une section ou un quart de section propre à la culture; et ceux qui y sont établis déjà possèdent peut-être les meilleures terres au monde. Mais s'il reste encore quelques bonnes sections, on ne devrait pas prendre pour principe de les réserver aux fils des gens de la région. On devrait plutôt faire un choix des bonnes terres et les offrir de la façon ordinaire, à tous. En d'autres termes, on devrait tirer la ligne d'après les mérites du terrain et non sur le degré de parenté qui existe entre les requérants et les colons de la région. D'après les dispositions du bill actuel, quiconque a un parent dans le district peut entrer et tenter le succès sur une terre sablonneuse ou propre au pâturage et le ministre ne le protégera pas.

L'hon. M. STEWART: Il n'en est pas ainsi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelles dispositions du bill le protégeraient?

L'hon. M. STEWART: La disposition ne se trouve pas dans le bill, mais les règlements y pourvoient. On fait d'abord l'inspection du homestead.

Le très hon. M. MEIGHEN: On fait une inspection avant qu'une personne puisse prendre un homestead?

L'hon. M. STEWART: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel article en décrète ainsi?

L'hon. M. STEWART: Les règlements y pourvoiront.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le point est assez important, à mon sens, pour l'inclure dans la loi.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami sait très bien qu'il ne convient pas d'embarrasser la loi de toutes sortes de règlements.

Le très hon. M. MEIGHEN: De règlements peu importants, non; mais celui-ci est important. De fait, il est beaucoup plus important de choisir la terre que de faire le choix des colons d'après le degré de parenté.

L'hon. M. STEWART: Mon honorable ami a raison jusqu'à un certain point. L'honorable représentant de Maple-Creek a déclaré l'autre jour—et j'ai approuvé ses remarques—que tout le territoire au sud du township 16 dans l'Alberta et la Saskatchewan couvre une région aride. De la frontière orientale de la Saskatchewan jusqu'à la ville d'Assiniboïa au moins, soit une distance considérable vers l'ouest dans le sud de la Saskatchewan, se trouve un territoire aussi bon qu'il s'en trouve dans tout l'Ouest. Dans les environs immédiats de Maple-Creek et au sud se trouve une lisière de très mauvais terrain, puis, le long de la frontière, se trouvent des étendues d'assez bonne terre. Mais on ne devrait pas, je crois, changer notre politique pour ce qui est des sections sablonneuses et arides où les colons se trouveraient dans l'impossibilité de réussir. Dans la circonscription de Medicine-Hat se trouve une faible étendue de terrain longeant la frontière entre le Montana et l'Alberta où l'Agriculture s'est développée avec succès, et on a reçu un grand nombre de demandes d'inscription de homesteads dans cette région. Mais ce district compte bien peu de homesteads que notre inspecteur recommanderait, même dans ces régions, comme étant propres à la culture. Dans cette partie de la province, cependant, se trouvent des éleveurs qui désirent voir leurs fils les remplacer dans cette occupation, et dans ce but ils désireraient les voir prendre un homestead à moin de neuf milles de la résidence de leurs parents. C'est pour répondre à leur requête que j'ai consenti à permettre l'élection de homesteads dans cette région particulière. Ces établissements se feront sous la surveillance des inspecteurs de homesteads qui feront rapport à Ottawa avant d'accorder aucune demande d'inscription. Mais si on ouvrait la région au public, on nuirait à l'objet que nous avons en vue, car si un nouvel arrivé qui n'est pas au courant des conditions climatériques venait s'y établir pour s'occuper d'agriculture, il serait fatalement voué à un échec. Il ne peut tirer sa subsistance dans cette région sur un seul quart de section. Pour les raisons que j'ai exposées, conséquemment, nous avons décidé de tenter de répondre aux demandes reçues.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne peut tirer sa subsistance d'un quart de section, mais le fils du colon non plus.

L'hon. M. STEWART: Oui, il le peut, pour la simple raison qu'il ne compte pas sur ce quart de section seulement. Neuf fois sur

dix, ces gens possèdent un ranch, un terrain à bail, et un nombreux troupeau; et évidemment, la possession d'un quart de section, ne peut qu'exercer une bonne influence sur les jeunes gens; ils estiment qu'ils possèdent quelque chose dans le pays. J'imagine que cela ira bien, mais je ne voudrais pas appliquer la chose à une grande étendue. Si l'application en était générale, vous trouveriez que les distinctions sont plus difficiles à établir que dans ce cas-ci.

Le très hon. M. MEIGHEN: Supposons un homme et sa famille qui font de l'élevage dans une région de pâturages exclusivement; le père a pris un homestead là pour avoir un centre autour duquel sa famille s'établirait. Il n'y a pas de homestead disponible dans un rayon de neuf milles, ce n'est que du terrain à pâturage, mais à vingt milles de là, il s'en trouve un. Or un autre individu fait de l'élevage à moins de neuf milles de cet endroit éloigné de vingt milles, et le fils du premier ne peut pas obtenir cet autre homestead. Cela n'est pas juste.

L'hon. M. STEWART: C'est la limitation générale dans le projet de loi relativement au fils d'un fermier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais qu'il y avait quelque chose donnant à l'homme établi à moins de neuf milles quelque avantage sur les autres, mais je ne puis me rappeler exactement ce que c'est.

L'hon. M. STEWART: Par exemple, il n'était pas de rigueur qu'il construisît une maison sur sa terre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement, c'est raisonnable, mais ceci ne justifie pas cela. Je savais qu'on avait prévu un cas, et je m'en souviens maintenant. Un homme a une famille de cinq garçons; si l'un de ces derniers s'établit sur un homestead à moins de neuf milles de là, il n'est pas obligé de construire de maison parce qu'il peut demeurer dans la maison paternelle. Mais alors on ne lui donne pas, dans le choix d'un homestead, la préférence sur la famille d'un autre individu qui n'est qu'à quelques milles de là. Le premier obtient un homestead dans une région entièrement consacrée à l'élevage; c'est là qu'il devrait aller faire de l'élevage; mais parce qu'il est allé là, sa famille ne peut aller dans un autre district et prendre un homestead de bonne terre, alors que les fils du fermier qui se trouve à habiter cette région le peuvent. Je crois que le ministre va se créer des embarras.

[L'hon. M. Stewart.]

L'hon. M. STEWART: On ne l'empêche pas de s'en aller et d'obtenir un homestead ailleurs, mais on l'empêche pour ce but particulier.

Le très hon. M. MEIGHEN: On l'empêche pour ce but particulier.

M. EVANS: Cette terre a été assez bien colonisée durant une certaine période. Quand les gens sont partis, ont-ils quitté la terre sans avoir obtenu les titres de propriété ou bien est-ce qu'elle n'est pas détenue en grande partie par des particuliers maintenant?

L'hon. M. STEWART: Pour une grande partie de la terre ainsi abandonnée, il n'a pas été obtenu de titres. J'admets que les individus qui sont là, faisant de l'élevage ou cultivant la terre, pourraient désirer un privilège de ce genre pour leurs enfants afin de les garder dans la région. Une famille peut exploiter un ranch à bien meilleur marché si elle n'a pas à engager des gens pour l'aider. Comme de raison, il est aussi bon d'avoir un fils dans le voisinage, car il n'est pas obligé d'exécuter toutes les améliorations requises pour obtenir ses titres s'il s'établit à son compte et quitte la localité où réside sa famille. Il se peut que, dans bien des cas, il ne se trouve pas de terre désirable à moins de neuf milles du ranch, et cette disposition ne s'appliquera que là où il y aura de la terre qui aura subi l'inspection. Je n'encourage pas l'établissement de homesteads sur de pareilles terres, comme question de fait, je crois que l'on eût bien fait de réserver cette région aux pâturages et de ne pas y permettre de homestead. Je parle en ce moment de terres mal adaptées à la culture.

M. KELLNER: Le ministre croit-il que cela vaudrait la peine de prendre un quart de section de cette terre si le requérant a d'autres terres disons à sept ou huit milles de distance? Ce quart de section lui serait-il de quelque utilité?

L'hon. M. STEWART: Oui, je crois, dans les cas que nous recommanderons, car ces gens commenceront probablement l'embryon d'un nouveau ranch, peut-être sur une plus petite échelle. Cela permettra à la famille elle-même d'exploiter ce territoire. Ceux qui demeurent dans cet endroit et qui connaissent assez bien la situation croient que cela vaut la peine d'être essayé et j'y ai moi-même pensé longuement. Je tiens à dire franchement que j'étais prévenu contre cela au début, car j'ai fait mon grand possible dans ces territoires en particulier pour ramener les gens vers l'élevage autant qu'il se pouvait, croyant que telle est la seule occupation possible dans quelques territoires des deux provinces; mais à quelques townships de là, vous trouverez des

gens qui ont fait de l'agriculture et y ont remarquablement réussi.

Bien que la terre n'y soit bonne que par pièces, ils ont réussi et obtenu d'aussi bons résultats peut-être que tout autre colon du pays; mais il y a d'autres régions, sablonneuses et de terre légère, où il n'est jamais recommandable de faire du labour, et c'est dans ces régions que, à notre avis, l'on devrait faire l'élevage du bétail, et où l'on fera des examens très sévères en vue d'affecter à l'élevage ces régions consacrées à la culture bien qu'elles n'y soient point propres. On n'a pas l'intention de permettre à personne d'établir une ferme sur un sol léger et sablonneux.

M. SPEAKMAN: Je pense que l'idée fondamentale de ce projet de loi est bonne, et je comprends le motif qui porte à fixer la limite à neuf milles. C'est la limite que l'on fixe en rapport avec les conditions de résidence que doit remplir le fils d'un fermier ou d'un autre propriétaire d'immeubles, parce que, dans une région d'élevage, un garçon qui obtient un homestead dans un rayon de neuf milles de la ferme de son père peut pratiquer l'élevage de concert avec ses parents, et c'est à peu près le point extrême où cela peut se faire. J'ai parcouru cette région, et il me fait plaisir de constater qu'il n'y a pas de terres semblables dans mon comté, et je puis dire que le ministre a raison de prétendre qu'il y a des homesteads, çà et là, que l'on pourrait fort bien acquérir quand l'on se propose de pratiquer surtout l'élevage. Il serait absolument inutile de permettre à un étranger d'y venir et d'espérer gagner suffisamment pour vivre sur ce quart de section; mais ces terres permettent à un membre d'une famille qui s'occupe d'élevage de se livrer également à l'élevage avec ses parents. On m'a souvent demandé d'appuyer toute mesure de cette nature. Je ne l'approuve pas à cause de ces demandes, mais parce que je considère que ces dernières sont inspirées par une idée juste et saine. Avec la réserve qu'on n'accordera aucune inscription pour des terres évidemment impropres à la culture, la disposition, à mon avis, est sage et sera d'un grand secours pour attacher les jeunes gens de ce district au travail auquel ils sont habitués, et dans le voisinage de la maison de leur père.

M. MORRISON: J'approuve les paroles que le représentant de Red-Deer vient de prononcer. Dans mon comté, l'on trouve nombre de fermiers dont les fils retireront un avantage appréciable de cette disposition. On m'a souvent demandé également de tâcher d'obtenir une disposition semblable à celle-ci, laquelle permettrait aux fermiers de prendre possession de ces terres. Sans doute, plusieurs de ces terres ne pourraient permettre à un homme d'y élire domicile; mais, comme le père cultive déjà une ferme dans les environs et qu'il y est bien établi, cette disposition sera d'un grand secours pour garder la famille intacte et travaillant de concert. Bien que cette mesure ne procure aucun avantage aux gens du dehors, elle sera d'un secours réel pour plusieurs habitants de cette région.

M. EVANS: J'approuve l'idée fondamentale de ce projet de loi: mais au lieu d'en limiter l'application à la limite du township 13, le ministre aurait dû, me semble-t-il, l'étendre à toute l'ancienne zone aride telle qu'elle était décrite dans la loi de 1906. Je pense que toute la région aurait dû bénéficier de cet avantage, parce que l'on remarque dans beaucoup d'endroits de la province l'état de choses dont on a parlé au sujet de cette région. Bien qu'il y ait nombre de homesteads qui, à ma connaissance, ne valent pas la peine d'être cultivés en tant que homesteads, ils pourraient être très utiles au point de vue de pâturage, pour ceux qui cultivent une ferme dans un rayon, mettons, de neuf milles. Cette disposition devrait s'appliquer, à mon sens, à toute cette zone aride.

L'hon. M. STEWART: J'espère que mon honorable ami n'insistera pas maintenant sur ce sujet, car l'on trouverait fort à dire en faveur du point soulevé par le chef de l'opposition. Il est très difficile d'accorder des avantages particuliers, et en l'espèce il s'agit sûrement d'un tel avantage. Je n'en demande pas plus, parce que nous interdisons la concurrence venant du dehors et c'est une chose très délicate. Quand on appliquera la loi, il peut se présenter des controverses au sujet d'un homestead, par exemple. Je veux en faire l'essai dans cette région en particulier d'abord et voir comment le tout fonctionnera. J'hésiterais à étendre cet avantage particulier à une région très étendue dès le début.

M. McTAGGART: J'approuve le motif du projet de loi. Je pense que je m'en suis expliqué clairement l'autre soir. Permettez-moi de dire que je ne réclame pas l'application de cet avantage particulier en dehors de la limite fixée dans le projet de loi; mais je prie le ministre de nous dire si les terres auxquelles s'applique cette loi seront l'objet d'un examen de la part des employés de son ministère.

L'hon. M. STEWART: Oh oui.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (vente des terres d'écoles pour emprise, etc.).

M. SPENCER: Il me semble que cette disposition est excellente et qu'elle permettra de vendre certaines parties des terres d'écoles, ce qui n'était pas possible auparavant.

Je remarque que l'article 2 dit: "Par dérogation à toute disposition contraire de la présente loi, le ministre peut vendre des terrains des écoles à titre d'emplacement pour tout projet, ou pour réservoir, église, cimetière ou hôpital, etc." Cela comprend-il aussi les salles publiques, qui, le ministre le sait, sont construites dans diverses localités rurales?

L'hon. M. STEWART: Oui, c'est l'un des objets de cette disposition. Ce n'est pas chose facile de faire la nomenclature des diverses fins pour lesquelles des petites étendues de terrains d'écoles peuvent devenir nécessaires de temps en temps. Je suis d'opinion que la clause conditionnelle porte qu'il faudra avoir l'autorisation du gouvernement de la province; il n'en était pas ainsi l'an dernier. Puisque je suis debout, je vais en profiter pour dire que l'année dernière, on doit encore s'en souvenir, nous avons retranché la disposition permettant au ministre de vendre l'emprise. Cette disposition nous est presque indispensable, car nombreux sont les cas où des chemins de fer ont traversé des terrains d'écoles et nous ne pouvions leur donner des titres. J'en ai même sous la main et je pourrais les mentionner tous: la plupart viennent du Manitoba. J'ai cru, cette année, que pour assurer les députés, nous devrions avoir à l'avenir le consentement du gouvernement provincial avant de faire quoi que ce soit de ce genre. J'ai l'impression que nous avons mis assez de précautions pour nous permettre de faire tout ce que nous désirons à cette fin. Naturellement, quant aux ventes générales des terrains des écoles les dispositions de la loi ne sont nullement changées.

M. SPENCER: Le département pourra ainsi vendre une partie, disons un acre ou deux, des terres des écoles pour une salle municipale ou pour toute autre fin citée par le ministre?

L'hon. M. STEWART: Oui.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (Revision des ventes des terres des écoles effectuées avant le 1er janvier 1923 et dispositions relatives à l'application des deniers.)

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je suis d'avis que le ministre pourrait nous exposer en assez grand détail ce qu'il compte faire en vertu de cet article. A première vue, le ministre semble être autorisé à appliquer les versements comme bon lui semblera. Il permettrait à un individu qui s'est porté acquéreur de grandes étendues de terrain en vue d'une spéculation, de faire appliquer tous ses versements sur une petite partie de la propriété, si la spéculation s'annonce mauvaise Cela lui permettrait, autrement dit, de détenir une grande étendue de terrains sans aucun risque pour lui. Alors s'il arrive un bon marché à conclure il en retirera tout le projet, et si l'affaire ne réussit pas c'est le pays qui en subira les conséquences. C'est à cela que tout l'affaire se résume. Ce serait bien différent s'il s'agissait ici d'un cultivateur sérieux, mais, dans sa forme actuelle, on dirait que l'article a été rédigé pour protéger les propriétaires de terrains, mais non pas ceux qui travaillent sur la terre. On l'a préparé au profit du spéculateur. Voici ce que cela veut dire: Un individu, par exemple, achète quatre sections et il n'en a besoin que d'une; ne parvenant pas à faire face à ses paiements il demande qu'on applique au paiement d'une section ce qu'il a donné pour les quatre et ainsi il sauve sa terre. Si la spéculation eut été heureuse tous les profits eussent été pour lui. En d'autres termes, nous voici rendus à encourager la spéculation sur les immeubles.

M. BROWN: Ne s'agit-il pas ici des opérations déjà entamées plutôt que de nouvelles affaires?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne me soucie pas de savoir s'il s'agit d'opérations passées ou futures. Dans tout le Nord-Ouest on trouve en grand nombre de ces opérations faites dans un but de spéculation. Nous n'ignorons pas que la spéculation qui s'est fait làbas sur les terrains est une des pires choses que nous ayons eues à subir; qu'il s'agisse de contrats anciens ou de contrats nouveaux je ne vois pas pourquoi, si la spéculation ne réussit pas, le pays devrait en subir les conséquences, permettant ainsi à l'individu qui manque son but d'être payé pour les sections qu'il n'a pu garder.

L'hon. M. STEWART: Je tiens à déclarer que nous ne nous sommes jamais occupés de détenteurs des terres des écoles dans un but de spéculation. Il est arrivé une ou deux fois où l'on a fait remise et où des terrains ont été repris; mais l'objet de cette loi est d'essayer de sauver le placement fait par un cultivateur laborieux, qui a fait l'acquisition d'une section et demie de terre et qui n'est plus en état d'acquitter ses paiements. Dans toutes les provinces des Prairies on compte par centaines les cas où les individus après avoir fait plusieurs versements doivent plus que le prix qu'ils ont payé pour l'acquisition de ces

terres, et peut-être n'ayant pu payer qu'un tiers ou la moitié du capital dans l'intervalle.

Naturellement, cela décourage et quand nous faisons de jolis débours pour amener de nouveaux colons au pays, pareille situation mérite considération. J'ai discuté la chose avec le plus grand soin avec les gouvernements provinciaux et j'ai demandé leur opinion sur l'opportunité d'une innovation de ce genre, car je regarde le fonds des terrains scolaires comme tenant plus, si l'on peut dire, de la nature d'un fonds fiduciaire que tout autre fonds relatif à nos ressources naturelles. Donc, dans chaque cas où nous nous occupons du fonds fiduciaire des terrains scolaires ou du dépôt des terrains scolaires, j'ai toujours consulté les gouvernements provinciaux intéressés. Ils sont d'avis que c'est une sage disposition, qu'elle tend à encourager et à préserver les placements des gens laborieux, qu'elle les encourage à acquérir et à payer l'étendue de terre qu'ils peuvent cultiver de façon satisfaisante et épargner ainsi la mise de fonds faite sur une terre plus considérable, peut-être, à l'époque où ils se trouvaient plus à l'aise. C'est là tout l'objet de la disposition.

Quant à la question posée par mon honorable ami, que cette disposition encouragera la spéculation, je ne suis pas de son avis. La plupart des agriculteurs et propriétaires fonciers de l'Ouest songent plus à se dégager de leurs entreprises de spéculation qu'à s'engager aujourd'hui dans de nouvelles. Je ne m'oppose pas particulièrement à borner l'arrangement aux seuls cultivateurs de bonne foi vivant sur la terre, bien que cela doive compliquer l'administration. Je puis assurer le comité que je n'ai pas la moindre sympathie pour le spéculateur. Quelque dégoûté qu'il soit aujourd'hui de son placement, il a acheté cette terre pour spéculer non pour cultiver, dans l'intention de réaliser un profit sur un tiers qui se livrerait à la culture. Mais le spéculateur a disparu dans la plupart des cas, nous avons supprimé son titre de propriété et confisqué son argent. Il y a cependant un très grand nombre de gens à qui cet arrangement sera certes d'un très grand secours. Je songe en ce moment à une centaine de demandes qui semblent marquées au coin de la bonne foi. Ce sera un avantage appréciable pour ces colons d'annuler une partie de leur acquisition et d'appliquer les paiements effectués à ce qu'ils entendent conserver. J'assure le comité que si le marché s'exécute du consentement du gouvernement provincial, il ne saurait y avoir beaucoup de risques d'abus.

M. SPENCER: Toute terre abandonnée en vertu de cette loi sera vendue aux enchères publiques, je suppose?

L'hon. M. STEWART: Oh! oui, la loi exige qu'elle soit revendue aux enchères publiques.

M. GOULD: A mon sens, cet article du projet de loi est vraiment bon et nécessaire. Les colons dans l'Ouest canadien, j'en suis sûr, ne désirent pas aujourd'hui et n'ont jamais désiré avoir des spéculateurs parmi eux; et du fait de toute spéculation passée touchant l'achat des terrains scolaires, le prix initial a été plus élevé pour le colon, je le crois, qu'il n'était nécessaire. C'est une des raisons pour lesquelles les agriculteurs ont plus de peine à faire face à leurs obligations qu'ils n'en auraient, si le spéculateur n'avait pas passé par la localité. Une loi de ce genre est dans l'intérêt du cultivateur ayant des fils de dix, douze, quinze ou dix-sept ans. Naturellement, il désire ardemment accroître sa propriété pour placer ses fils dans son voisinage immédiat. Il est parfaitement légitime pour un cultivateur d'acheter une terre sur laquelle il entend établir ses fils dans l'avenir, mais parfois, à cause de circonstances indépendantes de sa volonté, il est incapable de remplir les obligations assumées lors de l'achat de sa terre. La loi projetée permettra aux agriculteurs de diminuer à leur gré leur propriété et d'assurer à leurs fils une terre dans la même région, où il n'y a plus de homesteads à distribuer. Conséquemment nous savons ce qu'il adviendra des fils. Je parle maintenant d'après ma propre expérience, car je me suis livré moi-même à une spéculation foncière à l'intention de mes fils en train de grandir. Si je n'avais pas réussi à entourer mon foyer d'un petit domaine, mes fils seraient peut-être partis. Il est arrivé qu'ils sont tous là, Canadiens de naissance, et entendent rester où ils sont. Mais ils ont compté sur le père pour donner la première impulsion à leur établissement dans l'Ouest canadien.

M. BROWN: Je serai l'un des derniers en cette Chambre à plaider les intérêts des spéculateurs, mais je vois en quoi consiste la très grande nécessité d'une loi de ce genre. Je reconnais que dans plusieurs cas des colons ont acheté une plus grande étendue de terre qu'ils ne sont aujourd'hui capables de payer, et avec la meilleure bonne foi du monde. Si nous omettions d'adopter une loi comme celle-ci le résultat inévitable serait que ces gens n'y pourraient tenir et devraient s'en aller. Bien qu'il soit fort possible que l'application de la loi permette à un individu, çà et là, de retirer un avantage indu, cependant, tout bien pesé, l'omission d'une loi de ce genre comporte à mes yeux plus de dangers que son adoption.

C'est une bonne mesure, malgré ce qu'en dit le député de York-Ouest.

M. McTAGGART: L'article premier oblige-t-il le concessionnaire à exécuter les conditions d'établissements exigés par les règlements?

L'hon. M. STEWART: Oui, les conditions ordinaires devront être remplies. L'étendue à mettre en culture est la même, mais il n'est pas obligé à la résidence.

M. McTAGGART: Pendant les trois ans?

L'hon. M. STEWART: Il devra accomplir les conditions prévues pendant les trois ans; mais il n'est pas obligé à la résidence.

M. KELLNER: Pourquoi obliger un concessionnaire à labourer 40 acres de terre sablonneuse impropre à la culture? Ne devrait-on pas lui permettre d'établir la preuve du fait?

L'hon. M. STEWART: On ferait une grosse erreur en demandant la concession de terrains impropres à la culture. Cependant, il faut que les éleveurs aient de la terre à cultiver pour leur approvisionnement d'hiver. On se tromperait en leur concédant des terrains sablonneux à mettre en culture. J'y serais absolument opposé. Il y a partout des terrains avantageux sous ce rapport. Ils ne sont pas tous de grande étendue, mais il y en a tout de même.

Le très hon. M. MEIGHEN: En ce qui regarde le troisième article, j'en ai discuté avec le ministre. Cette question, depuis toujours, offre des inconvénients. C'est une initiative dangeureuse à prendre. La mesure a aussi ses avantages. J'avoue qu'en l'absence d'une telle condition on ferait du tort à quelqu'un; mais examinons bien les conséquences, si cette disposition est approuvée. Quand un homme achète un terrain ou autre chose, il court un risque. Par exemple, un homme achète une certaine quantité de grains; il paye un petit acompte, supposons 10 p. 100, comme pour les terrains scolaires. Il aurait fait une bonne affaire si, s'étant porté acquéreur de 100,000 boisseaux de grain, il pouvait réduire son achat à 10,000 boisseaux et y appliquer en payement l'acompte déjà versé. Dans ces conditions, on pourrait spéculer sans crainte. Les risques se trouveraient presque nuls et les chances de gagner excessivement grandes. En d'autres termes, les chances du spéculateur seraient dix fois plus grandes que les risques à courir. La même chose peut se dire des terres d'écoles. Le cultivateur se trouve dans la position d'un spéculateur. En permettant la concession de terrains scolaires au cultivateur avec la faculté pour lui de n'en garder que la valeur d'un quart de section sur lequel il pourrait reporter son versement opéré sur le prix d'achat, tout risque se trouve écarté.

[M. Brown.]

Je suppose le cas d'un demandeur en concession de terre. Il achète une demi-section. Son ou ses voisins se présentent pour enchérir. Notre homme, un peu plus osé que les autres, surenchérit. Il a pris le risque; par conséquent il a droit à quelque bénéfice. Mais voici le ministre, avec sa nouvelle loi, qui écarte tout risque de la part de l'acheteur et le protège contre toute perte. Qu'arrivera-t-il, si la nouvelle disposition est adoptée? Un concessionnaire n'hésitera pas à surenchérir sur ses voisins. Cela veut dire que le spéculateur aura un grand avantage sur le cultivateur, car le premier sait d'une manière certaine que ses chances de gagner sont dix fois plus grandes que les risques, tandis que celles du cultivateur sont égales au risque couru.

Cela me paraît poser un dangereux précédent. Si vous permettez cela à propos des terrains scolaires, pourquoi ne pas le permettre ailleurs? Pourquoi ne pas l'autoriser dans le placement agricole des anciens combattants? Prenez le cas d'un vétéran établi comme agriculteur. Pourquoi ne pas le libérer de ses obligations et appliquer ce qu'il a déjà donné au payement d'une partie de ce qu'il possède? Son droit devrait être aussi bon que celui du spéculateur en terrains scolaires. Les vétérans n'ont eu qu'un quart de section, je le sais; mais ce n'est qu'une question de plus ou de moins. Plusieurs aimeraient sans doute à se trouver propriétaires de quarante acres de terre entièrement payés. Si l'on entrait dans ce système, où s'arrêterait-on? Dans le fond, nous sommes en présence de deux parties dont l'une délie l'autre de ses obligations.

Je sais que la question concerne principalement les autorités provinciales. Elles bénéficient du fonds de terres scolaires. Je crains qu'elle n'aient pas suffisamment compris les conséquences de cette mesure avant de l'approuver. Quand j'étais au ministère,—et les demandes n'étaient pas aussi nombreuses qu'elles le sont aujourd'hui, à une époque peu favorable à l'agriculture,—j'ai reçu des demandes semblables de la part de concessionnaires qui avaient sujet de regretter leur marché et qui sollicitaient le département de les relever de leurs obligations. Nous recevions des demandes tous les jours, mais nous ne pouvions y donner satisfaction.

Le ministre a laissé entendre qu'il est autorisé à le faire; mais en réalité, je ne sais en vertu de quelle autorisation il le pourrait. Il y a des cas pénibles, je le sais; cependant, il est souvent préférable de s'en tenir à une règle judicieuse et raisonnable que de varier selon les circonstances particulières, créant un précédent qui peut avoir des conséquences très sérieuses.

M. MORRISON: Je tiens à faire quelques observations sur cette question. La situation dans laquelle se trouvent ces cultivateurs est surtout le résultat de la réaction qui s'est produite après la conclusion de la paix.

Du moment que la guerre se fut déclarée, on cria sur tous les tons: "De la production, encore de la production et toujours de la production." Or, les cultivateurs se mirent à l'œuvre et assumèrent des obligations supplémentaires; ils agrandirent leurs fermes, ajoutèrent à leur outillage et produisirent au delà de leurs moyens. Et la situation n'a subi aucun remaniement en faveur de la classe agricole afin de lui permettre de continuer la production à outrance d'une façon permanente et avec des chances de succès. Au contraire, les remaniements qui ont été opérés le furent au bénéfice des chemins de fer. Les tarifs de la convention du pas du Nid-de-Corbeau furent abrogés et l'on permit aux chemins de fer de relever les prix de transport au détriment des cultivateurs que l'on avait encouragé à produire au maximum dans l'intérêt national. Les banques obtinrent aussi des remaniements de la loi leur assurant de plus grands bénéfices; apparemment dans l'intérêt national, mais en réalité, il ne s'agissait que de leur propre intérêt. Les actionnaires de la compagnie Riordon obtinrent aussi un règlement de leurs affaires; ils acquittèrent leurs taxes au moyen d'un billet, un procédé absolument nouveau. Ce règlement était-il dans l'intérêt du public ou de la compagnie? En ce qui regarde les manufacturiers canadiens, le tarif douanier fut relevé de 7 p. 100 sur les instruments aratoires, à titre de mesure de guerre, au détriment des cultivateurs que l'on encourageait à produire à outrance dans l'intérêt national. Or, tandis que nous augmentions le chiffre de la production agricole, le spéculateur s'accaparait le plus clair de nos bénéfices.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député se fonde-t-il en cela sur le texte de la loi? S'il veut bien se reporter à la loi, il constatera que le cultivateur jouissait d'une exemption spéciale et que les droits n'ont pas été relevés du tout sur les instruments aratoires.

M. MORRISON: Vous prétendez que les droits grevant les instruments aratoires n'ont pas été augmentés? Les droits ont pourtant été relevés sur un bon nombre de denrées dans l'intérêt des manufacturiers. Et nombre d'agriculteurs, en tant que particuliers, se trouvèrent en telle posture qu'ils furent obligés d'accepter un compromis dans leur intérêt mutuel. Il était inutile d'acculer un homme au pied du mur parce qu'il était en difficulté sans qu'il y eût de sa faute et qu'il avait assumé des obligations trop onéreuses. Il se trouve ici, je le sais, un certain nombre de membres du groupe progressiste qui ont préféré faire un compromis avec leurs débiteurs plutôt que de les acculer à la faillite. Et ce serait là une bonne attitude à adopter de la part du Gouvernement. Il ne s'agit pas de distribuer des faveurs, mais bien plutôt de régler une situation provenant en grande partie de la réaction qui a suivi la dernière guerre. Je félicite donc sincèrement le Gouvernement de l'attitude d'avoir proposé cette mesure.

M. GOULD: Le spéculateur ne constitue pas à l'heure actuelle un élément aussi important dans l'Ouest canadien qu'il y a quelques années. En premier lieu, l'industrie agricole n'est pas assez profitable pour qu'il songe à acheter des terres à titre de placements. En second lieu, la législature provinciale a mis la main au collet du spéculateur et a supprimé pour ainsi dire ses manigances tout simplement parce qu'il fut, au début de la colonisation de l'Ouest, un fléau pesant lourdement sur les épaules des colons désireux de s'établir sur des terres. Je fais allusion en ce moment à ce qui se passe dans notre province. Nous avons réussi à supprimer pratiquement le spéculateur grâce à l'imposition des taxes sur les terres incultes, à l'impôt du téléphone et à l'adoption de diverses autres bonnes lois qui tendent toutes au même but. Je doute fort que nous revoyions le jour où le spéculateur redeviendra encore un élément de quelque importance en ce qui regarde l'achat des terres incultes dans l'Ouest canadien. Or, si nous voulons protéger les quelques cultivateurs qui restent encore dans l'Ouest, la nécessité d'une pareille loi s'impose. De fait, le nombre des cultivateurs a diminué sans cesse en ces dernières années, justement à cause de l'activité des spéculateurs. Pour ma part, je sais ce que des milliers et des milliers d'acres de terre ont été abandonnées par des spéculateurs américains, qui n'ont pu continuer à acquitter les impôts dont elles sont grevées. Bref, l'industrie agricole n'est pas assez profitable pour permettre aux habitants de la région d'acheter ces terres aux prix élevés que l'on en demande. De ce fait et par suite des fortes taxes imposées par le gouvernement provincial, les spéculateurs se sont vus dans l'obligation ou de cultiver ces terres ou de les abandonner définitivement. Or, nous avons approuvé ces lois dirigées contre le spéculateur autrefois et j'aime à croire que nous ferions encore la même chose aujourd'hui si nous avions à recommencer.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je me rendrais volontiers aux désirs de mes honorables amis du groupe progressiste, sauf l'honorable député de Weyburn (M. Morrison) qui envisage la question sous un angle absolument différent et étranger à la question. Je suis passablement d'accord avec les observations de l'honorable député de Lisgar. Il admet que le spéculateur constitue une menace. L'honorable représentant d'Assiniboïa (M. Gould) a fait allusion aux milliers d'acres de terre que les spéculateurs détenaient et qu'ils ont été forcés d'abandonner. Je crois exprimer son opinion en disant que sous l'empire de ce projet de loi, ce serait une grave erreur si ces spéculateurs pouvaient reprendre une partie de leurs terres abandonnées. J'approuve ce que l'on a dit au sujet du véritable colon. C'est un article qui contient déjà des réserves. Sous son régime, on peut faire exactement ce que désire mon honorable ami et la protection voulue peut être accordée. J'ajouterais à l'article des mots semblables à ceux-ci. Mes collègues remarqueront qu'il se termine ainsi:

A condition qu'il n'y ait pas de remboursement de deniers.

En d'autres termes, pour obvier au cas énoncé, j'ajouterais ce qui suit:

Et pourvu qu'il ne soit rien fait, excepté en ce qui concerne les colons de bonne foi, et que lesdits deniers ne soient appliqués qu'aux terres réellement exploitées par ces colons.

Et je leur donnerais le secours chaque fois.

L'hon. M. STEWART: Je n'y ai pas d'objection, mais je ne tiendrais pas à accepter l'amendement de mon honorable ami sans l'examiner au préalable. Je préfère demander au comité de renvoyer l'étude de ce projet à une prochaine séance afin que je vois si cet amendement ne contreviendra pas aux dispositions générales de l'article, parce que quelques années d'expérience m'ont appris que parfois des amendements adoptés à la hâte engendrent de nombreuses difficultés administratives.

L'hon sir HENRY DRAYTON: J'en conviens.

L'hon. M. STEWART: Je ne désire pas protéger le spéculateur, mais on a essayé plusieurs remèdes pour nous tirer de l'impasse dans laquelle nous nous sommes placés dans l'Ouest en achetant trop de terres. Aujourd'hui des colons se transportent du sud dans le nord de l'Alberta et nous dépensons de l'argent à droite et à gauche. Après avoir mûri cette question, j'en suis venu à la conclusion que nous garderons un grand nombre des nôtres au pays en protégeant leurs placements qu'ils perdraient autrement et nous les empêcherons ainsi de s'expatrier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que dites-vous du cas d'un cultivateur qui a acheté, par exemple, une demi-section, ou une section entière, qui n'a pu payer, s'est fait enlever sa terre et est parti du pays? Lui permettra-t-on de revenir?

L'hon. M. STEWART: Cela serait impossible. Cette terre se trouve dans la situation d'avoir été vendue à l'enchère.

Le très hon. M. MEIGHEN: En supposant que sa vente ait été effectuée en même temps que celle d'un autre cultivateur qui a continué son exploitation et qui aura la liberté de bénéficier de la loi, le ministre ne pense-t-il pas qu'il y aura de nombreuses plaintes et à bon droit?

L'hon. M. STEWART: Sans doute, mais cet article permettra de considérer chaque cas. Nous ne devons nous occuper que des ventes antérieures à janvier 1923.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais le ministre ne pourra pas examiner le cas d'une terre dont la vente a déjà été annulée.

L'hon. M. STEWART: Je l'avoue, mais dans tous les cas de cette nature nous nous trouvons en butte à des difficultés. Il y a dans l'Ouest des milliers d'exemples du genre de celui qu'a cité mon honorable ami de Weyburn (M. Morrison). Des particuliers, des banques, des compagnies hypothécaires ont fait toutes sortes d'arrangements afin que le colon conserve une partie de ses biens. C'est à peu près le seul cas où il ne nous est pas permis de nous entendre avec lui, et nous prenons cette décision dans le but d'obvier à cette situation. Mon honorable ami reconnaîtra avec moi qu'un colon qui est demeuré sur sa terre en dépit de tous les revers mérite bien plus notre considération que celui qui a écrit il y a une couple d'années qu'il en avait assez, que nous pouvions confisquer ses paiements et qu'il voulait abandonner sa terre. Naturellement, il ne faut pas oublier qu'il nous est arrivé parfois d'annuler la vente de nous-mêmes, mais cela est dû en grande partie au fait que nous ne recevions pas de réponse, et, souvent la terre avait été abandonnée depuis un an environ avant que nous prissions aucune décision, de sorte que je ne crois pas que personne puisse être lésé.

M. CAMPBELL: J'approuve le principe de l'amendement expliqué par le ministre, mais je ferai observer qu'il est susceptible de prêter à des abus. Qu'est-ce qu'un cultivateur de bonne foi? Un homme peut retour-

ner à sa terre en friche sur laquelle il n'est peut-être pas demeuré du tout, y passer une nuit, et de cette façon se donner pour un cultivateur sérieux. La question mérite notre attention; on devrait s'entendre clairement sur ce qu'est un cultivateur sérieux.

L'hon. M. STEWART: J'accepte simplement la teneur générale de l'amendement; je ne me prononce pas définitivement à son sujet, car je veux l'étudier. Si j'ai bien saisi l'intention du comité, il veut que nous tenions compte de l'homme qui est en possession de la terre et qui l'exploite réellement, fait un effort consciencieux pour la cultiver, et non pas de l'individu qui n'a jamais même labouré la terre mais la garde simplement dans un but de spéculation.

M. SPENCER: Quant aux payements sur les terrains scolaires, il faut espérer que la majorité des acheteurs feront tout leur possible pour effectuer le règlement de leurs obligations. Mais il y aura toujours un petit nombre qui après avoir fait un ou deux versements et avoir tiré quelques récoltes de la terre tâcheront de se soustraire aux autres payements. Quel délai le ministère a-t-il l'intention d'accorder à de pareilles gens avant d'annuler leur titre?

L'hon. M. STEWART: Il va sans dire qu'ils peuvent être dépossédés dès le premier manquement; cependant, si un homme s'efforce réellement de cultiver sa propriété et s'il peut avancer de bonnes raisons qui expliquent pourquoi il ne fait pas ses payements nous acceptons les intérêts et une partie du principal. Bien que quelques-uns tentent parfois d'esquiver leur responsabilité il est très rare qu'un homme cherche délibérément à éviter les payements. Si on peut nous adresser un reproche c'est plutôt celui d'envoyer trop de lettres menaçantes. Assurément nous nous efforçons de percevoir ces deniers mais lorsqu'il paraît probable qu'une perception forcée puisse causer une situation très pénible nous intentons rarement une poursuite. Naturellement on nous exploite quelquefois.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'article ne sera que meilleur du fait de l'amendement proposé ou quelque modification semblable. J'ai été étonné du commentaire de l'honorable député (M. Morrison); personne, que je sache, n'est animé des mobiles présents à l'esprit de l'honorable député. Personne ne refuse de faire pour le cultivateur ce qui se fait pour tout autre. Ces fonds n'appartiennent pas au pays; ils sont la propriété exclusive de l'Ouest canadien. Tout ce que le comité cherche à faire donc c'est d'éviter l'adoption d'un principe dont l'application pourrait nuire à ce fonds qui fait la base de tout le régime scolaire de l'Ouest.

M. CARMICHAEL: Les remarques du chef de l'opposition (M. Meighen) servent très bien d'avant-propos à quelques observations que je veux offrir au sujet de ce fonds. Je sais pertinemment que des lopins sont vendus à des individus qui font des payements au département; mais on laisse accumuler pendant huit, dix ou douze ans les taxes sur ces terres. Si le marché est annulé et l'argent est encore entre les mains du département quelle est l'attitude du ministre envers le conseil régional d'améliorations, y compris les écoles, les compagnies rurales de téléphone et autres corps représentant les autorités locales, qui manquent de fonds et ont bien du mal à suffire à leurs besoins financiers? Si le département a en main des fonds qui, selon le chef de l'opposition, appartiennent à l'Ouest canadien, n'est-il pas raisonnable qu'il verse aux municipalités locales les arrérages de taxes.

L'hon. M. STEWART: Si je tentais de discuter cette question la discussion m'entraînerait à des sentiers dangereux. Puisqu'il s'agit d'un fonds fiduciaire nous n'avons pas l'autorité d'en verser un sou à aucun individu ni à aucune municipalité; nous l'administrons en fiducie et nous ne pouvons verser des deniers qu'au fonds fiduciaire même. Donc, toute suggestion de ce genre est hors de propos.

(Il est fait rapport sur l'état de la question.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES CREDITS

La Chambre se forme en comité des crédits

Administration et exploitation des élévateurs (pour salaires, gages, force motrice, combustible, assurance sur le grain à Port-Arthur, honoraires d'enregistrement, d'inspection et de pesage, papeterie, loyer de bureau, honoraires des vérificateurs ambulants et dépenses diverses), $475,000.

L'hon. T. A. LOW (ministre du Commerce): L'augmentation de $55,000 dans le présent crédit provient de ce qu'il y a un nouvel élévateur à Edmonton et qu'on en construit un autre à Prince-Rupert. Un autre est en construction aussi à Halifax. Les frais d'exploitation et les appointements du personnel de ces trois élévateurs absorberont le supplément demandé.

L'hon. M. STEVENS: La question est à l'étude depuis bien longtemps et le ministre pourrait peut-être nous dire maintenant si le titre de l'élévateur n° 1 à Vancouver a été cédé aux comissaire du port de Vancouver.

L'hon. M. LOW: Le titre a été cédé.

M. EVANS: Est-ce que l'élévateur d'Halifax s'ouvrira en temps pour la saison prochaine? Quelle est la quantité de grain qui a passé par ce port au cours des deux dernières années?

L'hon. M. LOW: Nous espérons que l'élévateur sera achevé en temps voulu pour prendre le grain d'automne qui passera par ce port. Je n'ai rien ici qui m'indique combien il en est passé depuis deux ans, mais la quantité ne doit pas être grande, étant donné que l'ancien élévateur n'était pas entretenu. Nous n'avons aucun renseignement à ce sujet, parce que l'élévateur était sous la direction du chemin de fer national.

M. GARDINER: Le nouvel élévateur sera-t-il aussi sous la direction du chemin de fer national?

L'hon. M. LOW: Oui, mais pour ce qui est de l'inspection et du pesage, il sera sous la surveillance de la commission des grains.

M. SPENCER: Dans l'ancien élévateur l'inspection et le pesage se faisaient-ils sous la direction du chemin de fer ou sous celle du département du Commerce?

L'hon. M. LOW: Sous l'autorité de la commission des grains.

L'hon. M. STEVENS: La réponse du ministre m'intrigue un peu. L'article 360 porte une somme de $475,000 pour l'exploitation et la direction des élévateurs. Le ministre dit que cela comprend l'élévateur d'Halifax. Puis il y a l'article 362 qui est un crédit de $575,000 pour la construction de l'élévateur d'Halifax. Le ministre nous dit que le nouvel élévateur sera sous la direction du chemin de fer national. Si ces élévateurs, l'ancien et le nouveau, sont sous la direction du chemin de fer national, pourquoi les inclure dans cet article et, d'autre part, ne pas les faire figurer aux comptes du chemin de fer?

L'hon. M. LOW: J'avais l'impression que l'élévateur d'Halifax, une fois terminé, serait sous la direction du chemin de fer national, mais ce n'est pas exact; il sera sous la direction de la commission des grains.

L'hon. M. STEVENS: Et l'élévateur actuel dont le ministre a dit, il y a un instant, qu'il était compris dans l'article 360?

L'hon. M. LOW: Nous n'avons rien à voir à cela. Il est sous la direction du chemin de fer national.

L'hon. M. STEVENS: Alors il n'est pas compris dans ce crédit?

L'hon. M. LOW: L'ancien élévateur? Non.

M. GOULD: Combien d'élévateurs sont compris dans cet article?

[L'hon. M. Low.]

L'hon. M. LOW: Sept en tout.

M. FINN: J'espérais et je désirais, comme je pense, tous les commerçants d'Halifax, que cet élévateur, une fois terminé, serait placé sous la direction du chemin de fer, en ce qui concerne l'exploitation même. Je demanderais au ministre de ne prendre aucun engagement jusqu'à ce qu'on lui ait fait savoir s'il ne serait pas préférable, dans l'intérêt de ceux qui expédient par le port d'Halifax, de placer l'élévateur sous la direction du chemin de fer national plutôt que sous celle de la commission des grains.

M. CHURCH: Qu'est-ce que le ministre a fait depuis la dernière session au sujet de la construction d'élévateurs dans l'Ontario? Voilà trois ans que la question est devant la Chambre. Il y a quatre ans, le prédécesseur de l'honorable ministre avait promis à une nombreuse et influente députation représentant les cultivateurs du centre de l'Ontario, les fermiers-unis, la chambre de commerce de Toronto, la commission du port et d'autres, que l'on étudierait la question. On avait démontré que l'Ontario était mis de côté au profit de l'Ouest, et il est évident que lorsque le canal de Welland sera achevé en 1929, la capacité de nos élévateurs sera à court de plusieurs millions de boisseaux. Comme je l'ai dit, l'autre soir, à la Chambre, il y a vingt-huit élévateurs à Buffalo, aujourd'hui, tous actifs, ainsi qu'en font foi les prospectus qui nous viennent de cette ville et tout cela parce que le gouvernement canadien a fait la folie de ne pas mettre un embargo sur le blé dur.

Si nous avions une bonne politique pour les grains, ces vingt-huit élévateurs de Buffalo seraient obligés de se transporter à Port-Colborne ou ailleurs sur les lacs. Le prédécesseur de l'honorable ministre avait promis qu'on examinerait la nécessité pour l'Ontario central d'avoir un élévateur national de tête de ligne et qu'on demanderait l'avis de la commission des grains. Cette dernière a en effet recueilli la preuve que l'Ontario central avait grandement besoin d'un élévateur pour les grains devant servir à l'alimentation des animaux de la province. Nos honorables collègues progressistes qui viennent de la province d'Ontario devraient s'occuper un peu mieux de la chose. L'honorable député de Brant, qui a aidé à former le groupe des dissidents progressistes pour servir les besoins de l'Ouest et d'autres progressistes du centre de l'Ontario, devraient voir à ce qu'on agisse. L'Ontario souffre du manque d'espace dans les élévateurs. La plupart des gares de chemins de fer n'offrent au-

cune facilité, pas plus que les arrêts et le cultivateur n'a pas d'endroit pour placer la récolte qu'il expédie. D'après les rapports déposés devant la Chambre, la plupart des élévateurs de tête de ligne sont situés dans l'Ouest. Je ne m'y oppose pas et je compte qu'on en construira encore davantage pour emmagasiner toutes les récoltes, mais il faut aussi un grand élévateur central de tête de ligne dans l'ouest et le centre d'Ontario pour recevoir les récoltes des petits cultivateurs. Ces faits sont exposés en détail dans le mémoire présenté par les Fermiers-Unis d'Ontario, mémoire appuyé par les Boards of trade de Toronto, de Hamilton, de la région de Niagara et d'autres endroits de l'Ontario, comme par les représentants du gouvernement ontarien même, et on a promis à la députation qu'on agirait. Sir Thomas White, alors ministre des Finances, a déclaré que la requête était juste et n'eût été de la guerre, on aurait immédiatement exaucé les demandes de la députation. L'an dernier, on a voté des crédits pour la construction d'un élévateur à Halifax et d'un autre à Edmonton, et le ministre a dit son intention de visiter la région de Toronto pour étudier la nécessité d'y construire un élévateur. Nous sommes toujours heureux de le voir. Je constate qu'il a tout récemment pris part à une assemblée libérale dans le district de Toronto et je suis certain que s'il questionnait les cultivateurs de cette région il constaterait qu'ils ont grand besoin d'un élévateur dans l'Ontario central. Il y a quelques années, sept ou huit élévateurs particuliers existaient dans le port de Toronto, mais il n'y en a plus. La députation proposait qu'un construisît l'élévateur à l'endroit logique: dans la ville de Toronto. J'ignore où l'on devrait le construire, mais je dis que le Gouvernement, pour des raisons économiques, devrait ériger un grand élévateur pour le centre et l'ouest d'Ontario Le gouvernement des Fermiers-Unis d'Ontario n'avait pas été un mois au pouvoir que nous voyions ses représentants agiter cette question à Ottawa. L'honorable Manning Doherty, ministre de l'Agriculture dans le gouvernement des Fermiers Unis d'Ontario représentait le premier ministre dans cette députation qui comprenait plusieurs députés parmi ses membres. La question a été soumise à la Chambre pendant trois ou quatre sessions et je voudrais aujourd'hui mieux que des promesses. Il est vrai qu'on a bâti un élévateur à Port-Colborne, mais c'est plutôt pour le grain allant de l'ouest à l'est. Un élévateur est nécessaire dans le centre de l'Ontario pour emmagasiner les divers produits de l'Ontario central et occidental. On en a établi la nécessité, des rapports ont été soumis par la commission des grains et je prie le Gouvernement de déclarer ce qu'il a l'intention de faire à l'égard de cette construction. On a oublié l'Ontario. Nous avons été taxés pour construire des élévateurs dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Manitoba, ainsi qu'à Prince-Rupert et Halifax, mais on a négligé l'Ontario. L'autre jour nous avons entendu une suite ininterrompue de plaintes au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson. Le gouvernement de la province d'Ontario a dû construire lui-même une ligne de chemin de fer semblable à la ligne purement provinciale de la baie d'Hudson.

M. CAMPBELL: L'honorable député sait-il que l'Ontario construit cette voie sur ses propres terres? Si les provinces de l'Ouest administraient leurs richesses, cela pourrait modifier la question. En construisant sur ses terres, l'Ontario en augmente la valeur.

M. CHURCH: Faible argument. Je reviens où j'en étais. Le gouvernement d'Ontario avait pris pour ligne de conduite de construire un chemin de fer à la baie James, mais il n'a reçu aucun appui du gouvernement fédéral. Une députation s'est présentée devant le gouvernement conservateur et a demandé en vain un octroi fédéral. On lui a répondu que c'était une voie purement provinciale. Il en est de même du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je ne m'oppose pas à ce que le gouvernement libéral accorde beaucoup d'élévateurs à l'Ouest, et l'Ontario devrait lui donner son appui sur ce point, mais je demande l'égalité de traitement et je veux aussi qu'on traite les cultivateurs de l'Ontario en proportion de leurs besoins. Les faits sont exposés en entier dans le mémoire que j'ai lu deux ou trois fois à la Chambre et qu'on trouve au hansard. Je ne le relierai pas ce soir. Je demande ce qu'on nous a promis lors de la dernière session. On taxe aujourd'hui l'Ontario pour la construction d'élévateurs dans d'autres parties du pays et cette province ne reçoit rien en retour. Je veux que, sur cette question, toutes les provinces soient traitées sur un pied d'égalité. Je demande au ministre ce qui s'est fait depuis la dernière session pour rencontrer les désirs de la députation et venir au secours des cultivateurs de l'Ontario central et occidental qu'on taxe pour construire des élévateurs dans tout le pays et qui ne peuvent obtenir aucun correctif à l'anomalie de la situation actuelle.

L'hon. M. LOW: Cette proposition n'a rien de nouveau. Elle a été présentée à sir George Foster qui l'a repoussée. Je ne doute pas que le jour n'arrive où Toronto aura son élévateur, mais mon honorable ami devra attendre jusqu'au moment où les revenus seront plus abondants qu'aujourd'hui.

Il a mentionné la grande capacité des élévateurs à Buffalo. Je ferai remarquer que celle des élévateurs situés à la tête des lacs dans la province d'Ontario, à Port-Arthur et Fort-William, est bien plus grande que celle des élévateurs de Buffalo. Il ne manque sans doute pas d'endroits où l'on aimerait à avoir des élévateurs et où nous aimerions à en construire. Mon honorable ami de Lethbridge en demande un; malheureusement les revenus déclinent, et il nous faut attendre qu'ils soient plus encourageants qu'actuellement.

M. EVANS: Le ministre a déjà déclaré qu'une partie de ce crédit servira à l'exploitation du nouvel élévateur à Halifax. Autant que je sache, il ne passe pas, et il n'a pas passé depuis des années, de grain à Halifax, sauf de petites quantités transportées là par le National-Canadien pour lester quelquefois ses navires. Peut-on savoir combien de grain passe par Halifax?

L'hon. M. LOW: Ce crédit couvre les frais de l'exploitation de l'élévateur d'Halifax. Je n'ai pas sous la main les chiffres indiquant la quantité de grain expédiée par Halifax. Je l'ai déjà dit, l'ancien élévateur n'était pas en bon état, mais nous espérons que, le nouvel élévateur construit, il s'en expédiera une plus grande quantité.

M. McTAGGART: Où sont situés les différents élévateurs compris dans ce crédit.

L'hon. M. LOW: Ce crédit comprend les élévateurs à Calgary, Edmonton, Moose Jaw, Saskatoon, Port-Arthur, et les nouveaux élévateurs à Halifax et Prince-Rupert.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Et Port-Colborne?

L'hon. M. LOW: Il relève du département des Chemins de fer et des Canaux.

L'hon. M. STEVENS: Comment le ministre explique-t-il l'augmentation de $55,000? Il ne peut y avoir d'augmentations dans les salaires, les tarifs ainsi de suite.

L'hon. M. LOW: L'élévateur d'Edmonton explique presque toute l'augmentation.

(Le crédit est adopté.)

Entretien et matériel des élévateurs (y compris réparations et renouvellement de moteurs, machines, matériel et voies; et installation de machines Carter à disques et de machines à nettoyer le lin), $60,000.

L'hon. M. STEVENS: Ce crédit a-t-il été complètement épuisé l'année dernière, et comment le ministre estime-t-il les besoins pour l'année prochaine?

[L'hon. M. Low.]

L'hon. M. LOW: Je ne saurais faire mieux peut-être que de lire le mémoire estimatif présenté au département par la commission:

Elévateurs du gouvernement canadien

Estimation des fonds nécessaires pour l'exercice fiscal 1925-1926. Entretien et outillage nécessaire des élévateurs:

Réparations et réfections aux installations actuelles	$15,000
Réparations et réfections de l'outillage et du matériel actuel	8,000
Fournitures et pièces détachées	3,000
Réparations aux voies, Port-Arthur (y compris crédit de $15,000 non utilisé l'année dernière)	35,000
Entretien des voies de l'élévateur	7,000
Gouttières des hangars à voies et dômes, à Moose Jaw et Saskatoon (à voter de nouveau)	$1,500
Peinturage des affiches, Moose Jaw et Saskatoon (crédit à voter de nouveau)	1.000
Peinturage des affiches, Edmonton	1,000
Achat et installation de machines Carter à disques et des moteurs nécessaires pour Moose Jaw et Saskatoon	9,000
Achat et installation de machines supplémentaires pour nettoyer le lin, et les moteurs nécessaires, Port-Arthur (y compris crédit de $4,000 non utilisé)	5,000
Achat et insallation de machines à moudre et des moteurs nécessaires, Edmonton	4,500
Construction à Moose Jaw d'un édifice à l'épreuve du feu pour loger le personnel d'inspection, de mécaniciens; d'un atelier de réparations, et peut-être un bureau pour l'élévateur (crédit 1924-25 à voter de nouveau)	10.000
Total	$100,000

Cela représente beaucoup plus que le montant du crédit, mais lorsque ces estimations furent présentées au département, voulant à tout prix économiser, nous les avons réduites à $60,000.

L'hon. M. STEVENS: Ces deux articles représentent $535,000 pour le fonctionnement et l'entretien des élévateurs du Gouvernement. Est-ce que j'ai raison de considérer cela comme la dépense totale?

L'hon. M. LOW: Vous additionnez les crédits numéros 260 et 361?

L'hon. M. STEVENS: Oui.

L'hon. M. LOW: C'est bien cela.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre peut-il nous dire quelle a été l'année dernière la recette des élévateurs du Gouvernement, afin que le comité se fasse une idée de la valeur pour le pays de cette entreprise?

L'hon. M. LOW: J'ai les chiffres par le détail. L'état étant passablement long, ce serait peut-être aussi bien de le passer aux sténographes pour être inséré dans les débats.

L'hon. M. STEVENS: J'aimerais à connaître le total pour chaque élévateur?

L'hon. M. LOW: Je vais les donner. Ils sont comme suit:

Port-Arthur—	
Recettes pour 1923-1924..	$398,402 07
Dépenses pour 1923-1924..	151,852 65
Moose Jaw—	
Recettes pour 1923-1924..	24,210 55
Dépenses pour 1923-1924..	57,228 28
Saskatoon—	
Recettes pour 1923-1924..	41,422 95
Dépenses pour 1923-1924..	62,462 86
Edmonton, jusqu'au 31 janvier 1925—	
Recettes..	9,108 04
Dépenses..	19,804 96
Calgary—	
Recettes pour 1923-1924..	98,605 58
Dépenses pour 1923-1924..	71,590 53

M. BROWN: Le ministre voudra-t-il bien nous donner le total des recettes et des dépenses?

L'hon. M. LOW: Je regrette de n'avoir pas les totaux.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre pourrait-il nous expliquer comment il concilie les chiffres qu'il nous donne ici avec les montants énormes que mentionnent les crédits? Les sommes qu'il cite ici ne concordent pas avec celles qu'indiquent les crédits.

L'hon. M. LOW: Cela est bien vrai, mais nous ne pouvons payer les dépenses sur les recettes. Ces dernières vont au fonds consolidé.

L'hon. M. STEVENS: Je comprends très bien cela, mais le ministre demande des sommes beaucoup plus élevées que les montants requis.

L'hon. M. LOW: Naturellement, ce n'est qu'une estimation. Nous ne pouvons prévoir le volume de la récolte, et il nous faudra peut-être installer de nouveaux cribles et faire face à des dépenses imprévues. Plus la récolte est considérable, plus les dépenses sont fortes et, par contre, plus fortes sont les recettes.

M. SALES: L'honorable représentant de Vancouver-Centre tente, je crois, d'obtenir les recettes et les dépenses totales des divers élévateurs. J'ai noté les chiffres au fur et à mesure que le ministre les communiquait à la Chambre et je trouve que les recettes totales s'élèvent à $571,749.19 tandis que les dépenses donnent un total de $362,939.08, ce qui laisserait une balance de $208,810.11 en faveur des recettes. Maintenant, monsieur l'Orateur, le seul point sur lequel je trouve à redire sous ce rapport c'est que l'on ne donne pas une idée juste des opérations financières réelles, ni dans les crédits ni dans le Rapport de l'auditeur général. Il semble ici que l'exploitation de ces élévateurs au profit des cultivateurs et du commerce du grain au pays de trois à quatre cent mille dollars tandis qu'en réalité, non seulement ce service fait ses frais, mais rapporte un profit élevé; on devrait donc réduire les droits d'inspection et de pesage. C'est ce que nous avons demandé à maintes reprises. Nous voulons bien payer ces services, mais nous ne voyons pas pourquoi nous verserions chaque année des centaines de mille dollars au revenu consolidé surtout lorsqu'on donne à la Chambre l'impression que l'on accorde gratuitement ces services aux cultivateurs.

L'hon. M. LOW: Comme je l'ai fait remarquer à l'honorable député, les comptes annuels n'indiquent aucune dépense imputable sur le capital. Tout le monde contribue au coût des élévateurs que l'on construit de temps à autre et, conséquemment, si on tenait compte de l'intérêt sur le capital ou d'un certain pourcentage pour la dépréciation, l'excédent disparaîtrait presque entièrement. Puis la dernière récolte rapportera probablement une somme beaucoup moindre que celle des douze mois précédents alors que nous avions une récolte extraordinaire. D'ailleurs, il faut maintenir le même personnel et les dépenses obligatoires sont les mêmes. Il se peut que nous retranchions une sténographe ici et un inspecteur là, mais comme toute les réductions ne sont rien en comparaison de ce que certains s'imaginent. Cette année nous devons nous attendre à une forte récolte.

M. SALES: Puis-je suggérer que le Rapport de l'auditeur général devrait donner un sommaire concis indiquant les dépenses d'un côté et les recettes de l'autre afin de nous permettre de nous faire une juste idée de la situation? Il me faut consulter une partie du Rapport de l'auditeur général pour trouver les recettes et une autre partie pour les dépenses, et il est bien difficile pour les membres de cette Chambre de comprendre si ce service est rémunérateur ou non; c'est encore plus difficile pour les gens de la campagne. Si nous avions un tel état de compte, réunissant le tout dans le rapport de l'auditeur général, on en retirerait, je crois, un grand avantage.

M. CAMPBELL: Le ministre a dit, je crois, que si on portait un certain montant au compte du capital, le surplus serait considérablement réduit. Assurément, il ne prétend pas qu'il y aurait encore un surplus; que même si le cultivateur payait pour les élévateurs au lieu du Gouvernement, il y aurait encore un surplus.

L'hon. M. LOW: Il faudrait faire le calcul. Les élévateurs du pays représentent des sommes énormes, et l'intérêt sur ces capitaux

absorberait probablement le surplus que le commerce du grain apporte. Le fait est qu'il n'y a eu surplus que depuis trois ou quatre ans. Durant un grand nombre d'années, il n'y avait pas surplus, mais déficit.

M. CAMPBELL: Ces nouveaux élévateurs à Halifax et à Prince-Rupert sont réellement construits par les cultivateurs. L'argent est payé par le Gouvernement, mais ce dernier se le fait rembourser par les cultivateurs. Je doute qu'il passe beaucoup de grain dans ces élévateurs, et cependant les frais généraux seront soldés par les cultivateurs.

L'hon. M. STEVENS: Je n'avais pas l'intention de soulever la question de savoir ce que le Canada fait pour les cultivateurs, et mon honorable ami de Saltcoats (M. Sales), m'y a entraîné assez rapidement. Je n'avais aucun autre but en parlant, mais maintenant qu'il suscite une discussion, nous pourrions peut-être examiner la situation. Le fait est que Moose Jaw, en 1923-1924, a eu un revenu de $24,000 et une dépense de $57,000; c'était un gros déficit pour la seule exploitation, sans tenir aucunement compte des frais généraux, c'est-à-dire de l'intérêt sur le capital. Je ne sais pas ce que l'élévateur de Moose Jaw a coûté au pays, mais je sais que c'est une très grosse somme. Puis nous avons Saskatoon, avec un revenu de $41,000 et une dépense de $62,000. Là aussi il y a un gros déficit supporté par le fonds consolidé et l'on ne tient pas compte de l'intérêt sur le capital. On ne saurait équitablement se servir d'Edmonton pour établir des comparaisons, car c'était la première année de l'exploitation et ces chiffres ne sont que pour une partie de l'année; nous avons là un cas analogue, mais nous ne pouvons juger d'après cela. A Calgary, il y a un revenu de $98,000, comparé à une dépense de $71,000. Cela prouve que voici un placement capable de rapporter des profits raisonnables. Quand je dis "profits raisonnables", je dis: capables de payer une partie des intérêts sur le capital. A Port-Arthur, nous trouvons que les recettes de l'élévateur paient les frais de premier établissement, c'est-à-dire l'intérêt sur le capital. Mais c'est le seul cas où l'on ait obtenu de pareils résultats. Je n'ai pas l'intention—et je ne l'avais pas jusqu'à ce que mon honorable ami devînt froissé au sujet de la situation...

M. SALES: Pas du tout.

L'hon. M. STEVENS: Je n'avais pas l'intention de critiquer ce système ou cette politique d'installer de grands élévateurs de tête de ligne ou ce que nous appelons des élévateurs intérieurs pour aider à la manutention du grain canadien. Je crois qu'il appartient absolument au Parlement de le faire, mais il est aussi bon que le Parlement et mes honorables amis les progressistes se rendent compte que le Parlement fait la besogne et qu'il la fait, je crois, d'une façon très généreuse. Le ministre ou la commission des grains devraient étudier la question de savoir si ces deux grands élévateurs à Moose Jaw et Saskatoon ne pourraient pas être utilisés davantage afin de causer au moins une perte moins considérable que celle qui nous est montrée par ces chiffres.

M. SPENCER: Mon honorable ami a-t-il les chiffres pour Port-Arthur?

L'hon. M. STEVENS: Les recettes, à Port-Arthur, ont été de $398,000 et les dépenses ont été de $151,000, ce qui donne assez pour payer un intérêt modéré sur le capital placé. Voilà, je crois, un résultat méritoire. Quant à la question des droits d'entreposage, je désire vivement qu'on les maintienne aussi bas que possible, non seulement dans ces élévateurs, mais dans tous les élévateurs. Qu'on fixe des prix le plus bas possible. Je tiens à dire ici au ministre,—cela ne dépend pas de son département, bien que cela en dépendît il y a quelque temps,—que, cette année, à Vancouver, les commissaires du port ont assuré l'élévateur et autres bâtisses, ce qui a entraîné une dépense de plus de $30,000 en primes d'assurance. Cela veut dire une augmentation des charges du port, et je le regrette beaucoup. Je crois que c'est absolument inutile, car le Gouvernement n'assure pas tous ces élévateurs. Dans le cas des élévateurs dont nous avons parlé et dans celui de Vancouver, qui est construit en béton armé et à l'épreuve du feu comme les autres, il n'est pas plus besoin d'assurance aujourd'hui qu'il n'en était besoin sous le régime de la commission des grains.

L'hon. M. LOW: Tous les élévateurs de Vancouver sont-ils à l'épreuve du feu?

L'hon. M. STEVENS: Oui, excepté un, ce malheureux élévateur n° 5 appelé Woodward, que l'on est à raccommoder horriblement par de nouveaux travaux dispendieux et qui ne promettent rien de bon, je crois. A part celui-là, ce sont toutes des constructions modernes et à l'épreuve du feu. Mais voici où je veux en venir; on devrait s'efforcer de maintenir les charges et les droits d'entreposage aussi bas que possible, et j'aimerais à voir le ministre ordonner à la commission des grains d'examiner l'échelle de taux de Vancouver. Cette commission a augmenté les droits, je crois, d'un demi-cent l'an dernier ou voilà un peu plus d'un an. Je ne vois pas le besoin d'une pareille augmentation des

droits à Vancouver. L'assurance est une dépense inutile.

Elle n'a pour but que de distribuer quelques faveurs politiques à de nombreux agents d'assurance affamés et rien d'autre; elle n'a pas d'autre raison d'être, et l'on ajoute de la sorte $30,000 aux frais de ce port, somme que doivent rembourser ceux qui s'en servent, qui y expédient des cargaisons de ce port ou en reçoivent. Ces cargaisons supportent une partie de ces frais qu'on a augmentés l'an dernier par une dépense folle, inutile et injustifiée de $30,000, que l'on ne devrait pas autoriser. Je prie le ministre de porter ce fait à la connaissance de la commission des grains et je demande que cette commission, en fixant les droits et en approuvant le tarif de cet élévateur, ne tienne aucun compte de ce gaspillage inutile. Si la commission du port de Vancouver décide de faire de tels excès, je demande que la commission des grains, qui fixe les droits, ignore les réclamations que présente la première commission en vue d'obtenir des revenus en rapport avec les dépenses folles qu'elle fait. J'attire l'attention du ministre sur ce sujet. Les mêmes remarques s'appliquent à tous les élévateurs.

M. GARDINER: Je prie le représentant de Vancouver-Centre (M. Stevens) de me dire s'il est sûr que la commission des grains détermine les droits exigés à l'élévateur de Vancouver.

L'hon. M. STEVENS: Je le crois. Le ministre peut nous le dire.

L'hon. M. LOW: La commission des grains du Canada n'a rien à y voir. Cela relève du ministère de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre dit-il que l'on ne soumet pas à la commission des grains le tarif des droits exigibles à l'élévateur de Vancouver et que cette commission ne doit pas, soit les approuver soit les désapprouver, tout comme le tarif des autres élévateurs.

L'hon. M. LOW: On ne le soumet pas à la commission.

L'hon. M. STEVENS: Eh bien, plus tôt ils relèveront de la commission des grains, mieux ce sera. Le ministre veut-il dire que ces droits n'étaient pas soumis à l'autorité de la commission des grains, avant l'an dernier?

L'hon. M. LOW: Non. Cela relève du minstère de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. STEVENS: Le ministre peut s'embrouiller et je ne veux pas en tirer avantage contre lui. Je sais fort bien que la commission du port, qui relève du ministère de la Marine, doit faire approuver ses diverses décisions par ce département; mais ne soumet-elle pas à la commission des grains le tarif des droits d'élévateur?

L'hon. M. LOW: Non.

L'hon. M. STEVENS: Ces droits étaient fixés par la commission des grains, jusqu'à il y a un an et demi.

L'hon. M. LOW: Quand l'élévateur passa à la commission du port, nous avons cessé de déterminer les droits.

L'hon. M. STEVENS: Alors, je pense que le ministre eut absolument tort...

L'hon. M. LOW: Ce n'est pas moi qui ai fait cela.

L'hon. M. STEVENS: ...de permettre que la commission des grains ne détermine plus les droits. Je ne critique pas particulièrement le fait que l'élévateur fut remis à la commission du port; mais on aurait dû laisser à la commission des grains le soin de fixer les droits. De plus, peu m'importe où se trouve l'élévateur, que ce soit à Vancouver, Montréal, Halifax ou Fort-William, les règlements généraux régissant l'exploitation de cet élévateur devraient être assujettis à la loi des grains du Canada et à l'autorité de la commission des grains. Pourquoi une partie importante des opérations gigantesques que nécessite la manutention des grains, aux élévateurs même, est-elle confiée à la commission du port, ou à des particuliers ou à tout autre corps, tandis que l'autre partie dépend de la commission des grains du Canada? Quand le ministre modifiera cette loi, comme il va le faire, il devrait résoudre définitivement la question de la manutention du grain afin qu'elle soit sous l'empire et l'autorité de la loi connue sous le nom de loi des grains du Canada et de la commission des grains. Je prie le ministre, vu sa réponse, de bien vouloir porter cette affaire à la connaissance de son collègue, puisque, en somme, ce parlement ne peut échapper à la responsabilité touchant l'augmentation des frais de manutention du grain ou de tout autre affaire importante. Les frais de manutention du grain à Vancouver ont augmenté cette année. On a fait cette année, à Vancouver, les débours additionnels et inutiles dont j'ai parlé, et je n'ai mentionné qu'un cas très évident. J'attire l'attention du Gouvernement sur ce point. Peu importe que ce soit le ministre du Commerce ou celui de l'Intérieur qui doit s'occuper de cela, la commission du port de Vancouver devrait recevoir instruction d'abandonner cette politique et cette attitude.

M. SALES: Je sais gré à l'honorable député de Vancouver-Centre d'appuyer la proposition faite par moi l'année dernière, dans cette Chambre; il a signalé les recettes perçues au port de Montréal et il a exprimé le désir de voir un jour tous les élévateurs passés sous la surveillance de la commission des grains. Si je comprends elle n'a même pas de surveillance sur les élévateurs des ports de la baie Georgienne. Est-ce vrai?

L'hon. M. LOW: Les élévateurs particuliers sont sous notre surveillance, pas ceux de l'Etat.

M. SALES: A quels endroits?

L'hon. M. LOW: Port-McNicholl, Goderich et Tiffin.

M. SALES: Selon moi, il est ridicule d'avoir une commission des grains avec des pouvoirs si rigoureux—au moins nous avons voulu les rendre rigoureux autant que possible; cela n'empêche pas qu'il reste maint échappatoire —à la tête des lacs les commissaires ne peuvent exercer à peu près aucun pouvoir, et quand notre grain en part, il échappe totalement à leur surveillance. Les commissaires n'ont pas le droit de déterminer les tarifs du port de Montréal ou du port de Vancouver; pas plus qu'ils n'ont le droit de faire d'inspections.

Mon honorable ami de Vancouver-Centre a parlé cet après-midi, de la vente sur échantillon. D'après moi il n'est personne en possession de tout son jugement qui viendra à Port-Arthur ou à Fort-William acheter une cargaison de grain, qu'il faudra expédier par Fort-McNicholl ou par un autre port, pour la charger sur un train ou la transborder dans un navire plus petit afin de passer par le canal Welland, et ensuite par Montréal. Il sait bien ce qu'il charge, mais il ne sait rien de ce qu'on lui remettra à l'arrivée. Alors ce marché sur échantillons est une impossibilité. Il en est autrement de Vancouver. Un négociant en grains d'Angleterre ou un meunier peuvent très bien acheter leur blé à Vancouver, le charger sur leur navire et le suivre de l'œil, en quelque sorte, jusqu'à Liverpool, Bristol ou n'importe où il va. Il ne peut en être ainsi pour le grain qui vient de la tête des lacs.

Quant aux élévateurs de Moose Jaw et de Saskatoon—et si je ne me trompe, Edmonton sera dans le même cas avec le temps,—tout le blé qui passe par là doit faire route par Port-Arthur, ou du moins, par les élévateurs de tête de ligne sur les Grands lacs. Le blé venant par Edmonton devra prendre la route de Vancouver après être passé par Edmonton. On ne se sert de ses élévateurs qu'aux jours où le trafic est trop intense, ou bien dans une saison pluvieuse et quand il y a beaucoup de blé gourd; on s'en sert alors pour faire sécher le blé avant de l'expédier. Mais pas un cultivateur, s'il a l'avantage de le faire, n'expédiera son blé par Edmonton au lieu de l'envoyer directement à Vancouver. S'il a l'avantage de l'expédier directement à Fort-William ou Port-Arthur il n'ajoutera pas à ses frais en le confiant aux élévateurs de Saskatoon ou de Moose Jaw. Certaines années, les élévateurs nous ont servi, mais quand les chemins de fer peuvent mettre assez de wagons, le cultivateur n'ira pas recourir à ce que l'on appelle les élévateurs de tête de ligne de l'intérieur. C'est pourquoi ce n'est rien prouver que de comparer Port-Arthur à Moose Jaw et Saskatoon.

M. GOULD: Ils ont rendu bien des services.

M. SALES: En effet, et ils en rendront encore dans les années pluvieuses et alors qu'il y aura beaucoup de blé gourd, mais ce n'est qu'alors que ces élévateurs sont utiles.

M. DUNCAN: On parle beaucoup de ces élévateurs, mais si le Gouvernement laissait les gens construire leurs propres élévateurs il s'épargnerait bien des ennuis. Dans la petite ville d'Owen-Sound nous nous construisons un élévateur d'un million sans rien demander au Gouvernement. C'est la règle, selon moi, que le Gouvernement devrait adopter, les obliger à construire leurs élévateurs.

(Le crédit est adopté.)

Pour la construction d'un élévateur à Halifax, $575,000.

M. BLACK: Pour quelle raison et en vertu de quel principe ce crédit est-il demandé par le ministre du Commerce? Il me semble que ce devrait être du domaine du chemin de fer. En ayant un élévateur, la compagnie des chemins de fer ne fait qu'ajouter les installations nécessaires à la poursuite des opérations qui sont régulièrement de son ressort.

L'hon. M. LOW: Le Gouvernement ne fait que poursuivre la politique suivie quant aux élévateurs dans les ports comme Halifax, Prince-Rupert et Vancouver.

M. GOULD: Quelle est la capacité estimative de l'élévateur en construction à Halifax?

L'hon. M. LOW: Un million de boisseaux.

M. GOULD: Et quel est le coût estimatif?

L'hon. M. LOW; $622,500.

M. BLACK (Halifax): L'élévateur actuel à Halifax est-il sous la direction du département?

Lhon. M. LOW: Non.

M. BLACK (Halifax): C'est un petit élévateur, capable de manutentionner le grain et il fait partie du matériel des chemins de fer, je crois.

L'hon. M. LOW: Oui.

L'hon. M. STEVENS: Quand cet élévateur passera sous la direction des chemins de fer, le département ou le ministre veillera-t-il à ce que la commission des grains conserve la réglementation des droits? Les chemins de fer assumeront-ils les obligations au compte du capital, comme l'ont fait les commissaires du port de Vancouver?

L'hon. M. LOW: L'honorable député m'a mal compris; je n'ai pas donné à entendre que l'élévateur d'Halifax serait administré par les chemins de fer.

L'hon. M. STEVENS: Il restera sous la direction du département.

L'hon. M. LOW: C'est notre intention.

M. GOULD: Un devis a-t-il été soumis et a-t-on demandé des soumissions?

L'hon. M. LOW: On a demandé des soumissions et l'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire.

M. SPEAKMAN: Combien a-t-on dépensé des $200,000 de l'an dernier?

L'hon. M. LOW: $19,983.

M. SALES: Quel ingénieur emploie-t-on pour l'élévateur de Halifax?

L'hon. M. LOW: Les ingénieurs sont J. S. Mitchell & Company, de Montréal.

M. SALES: Je me crois tenu encore une fois de protester contre le coût de ces élévateurs. Il s'en est construit un, voici quelque temps, à Vancouver, au prix de 99c. par capacité de boisseau, tandis qu'on en construisait à la tête des lacs au coût de 62½c. Je ne puis comprendre la raison de cet écart, pourquoi le coût d'un élévateur à Vancouver devrait être tellement supérieur à celui d'un autre à la tête des lacs.

L'hon. M. STEVENS: L'honorable député parle-t-il du n° 1?

M. SALES: Celui dont il a été question en cette Chambre voici deux ans; c'était une annexe et il a coûté environ 99c. par boisseau.

L'hon. M. STEVENS: Le double du premier.

M. SALES: Oui, je suis heureux d'avoir encore une fois l'appui de l'honorable député. J'ai protesté alors et ai averti le Gouvernement que des élévateurs se construisaient au coût de 23c. par capacité de boisseau. Dans le cas de cet élévateur coûteux les ingénieurs étaient Melcalfe & Company. J'ai fait remarquer alors au Gouvernement qu'un certain entrepreneur construisait presque tous les élévateurs dans l'Ouest, à la tête des lacs, et avait déjà été à l'emploi du Gouvernement. Je crois savoir que cet ingénieur était celui de l'élévateur d'Edmonton. J'aimerais à connaître le coût de l'élévateur d'Edmonton par boisseau, pour établir une comparaison entre les prix des deux maisons. Dans le cas présent, le coût semble exagéré.

L'hon. M. LOW: L'établissement de l'élévateur d'Edmonton a coûté $1,462,601.17, et sa capacité est 2,500,000 boisseaux.

M. GOULD: Avait-on recueilli des soumissions en ce cas?

L'hon. M. LOW: Oui, on accorda l'entreprise au plus bas soumissionnaire.

M. GARDINER: Quelle possibilité y a-t-il que le grain passe par l'élévateur d'Halifax, et a-t-on pris des mesures pour fixer des tarifs de transport qui induiront les gens à expédier leur grain par cet élévateur?

L'hon. M. LOW: L'établissement des tarifs ferroviaire regarde le réseau national, comme de raison, mais je ne doute pas, quant au transport par eau, qu'on ne se serve de l'élévateur, car les vaisseaux sont toujours heureux d'obtenir du blé en lest.

M. GARDINER: Pour ma part, je ne m'oppose pas à la construction d'un élévateur à Halifax pourvu que le transport aille de ce côté, mais à mes yeux c'est une politique fort stupide d'y construire un élévateur, à moins d'avoir l'assurance que le grain passera par ce port. Nous devrions avoir cette assurance, je crois, avant de voter ce crédit, sinon, le ministre devrait étudier toute la question avec les hauts fonctionnaires des chemins de fer pour savoir où il en est.

M. FINN: Le projet de construire un nouvel élévateur à Halifax a été étudié avec beaucoup de soin par sir Henry Thornton et les fonctionnaires des services techniques dans ses rapports avec le plan général d'assurer l'expédition des grains dans les ports nationaux de l'est du Canada. J'apprendrai à notre collègue que l'élimination dans le tarif de la différence de 1 c., qui favorisait Saint-Jean, Portland, New-York, Philadelphie, New-London et Boston, met dorénavant Halifax sur un pied égal à tous les autres ports de l'Est, canadiens et américains, pour le transport des céréales. Le parcours est plus long, mais le surplus du coût de transport est mis à la charge de tout le pays comme une nécessité nationale.

Personne, ni dans la Chambre ni en dehors, se refuserait à admettre la justice de favoriser le développement des ports nationaux de nos provinces maritimes. Nous ne pouvons pas tolérer que les ports des Etats-Unis ser-

vent de préférence aux exportateurs de l'Ouest, quand nos ports de l'Est peuvent être utilisés. A l'époque de l'union des quatre provinces orientales, celles-ci apportèrent en cadeau au Dominion les ports de l'Atlantique qui sont d'un avantage incomparable pour toute la Confédération. Les nouveaux venus dans l'Ouest prétendent-ils nous dénier le droit de bénéficier, selon notre part, de l'expédition des céréales en hiver, sous prétexte qu'il est nécessaire de charger à New-York? Nos amis de l'Ouest ne doivent pas oublier que nous avons des droits, nous autres gens de l'Est.

Je ne suis pas d'avis que la séparation, soit sous forme de l'autonomie fiscale ou d'une sécession complète, résoudrait nos difficultés. Ces deux mots ne sont pas dans mon vocabulaire; ils sont étrangers à mon programme. A cet égard, je rappellerai à l'attention des membres la résolution votée unanimement par l'Assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse et le programme adopté par le parti conservateur provincial en vue des prochaines élections qui doivent avoir lieu dans la province d'ici deux mois. Le parti conservateur de la Nouvelle-Ecosse proclame que la province doit garder pour elle-même l'exploitation de ses pêcheries et du chemin de fer Intercolonial et reprendre son autonomie douanière. Si la Nouvelle-Ecosse ne peut se faire rendre justice par les autorités fédérales, elle demandera au parlement britannique la permission de se retirer de la Confédération. Le député de Brantford (M. Raymond) a déjà dit que tous nos embarras viennent de ce que nous ne sommes pas assez canadiens. Il faudrait tous être des Canadiens complets. L'année dernière, j'ai suggéré à la Chambre, au cas où l'on refuserait de se servir des ports canadiens en hiver pour l'expédition du grain, d'établir une taxe d'exportation sur toutes les céréales dirigées sur les ports étrangers. Or, je vois que la commission des grains a justement proposé cette solution dans son rapport.

Si l'on examine la statistique des exportations, on verra que l'activité du port d'Halifax, entre novembre et avril derniers, a augmenté de 100 p. 100. En une seule semaine on a expédié 165,000 tonnes de marchandises. Et huit ou dix des plus grands paquebots ont accosté dans le port pour y déposer leurs passagers. Je tiens de bonne source que si Halifax possédait un grand élévateur maritime et si les compagnies Cunard, White Star-Dominion et Donaldson pouvaient compter sur des cargaisons de grains, ces compagnies en feraient leur port terminus sur la côte américaine de l'Atlantique. Elles prendraient et laisseraient leurs chargements à Halifax et gagneraient une journée sur le voyage qu'elles sont obligées de faire à Portland ou New-York et une autre journée au retour, ce qui leur permettrait de faire, au cours de la campagne, un ou deux voyages de plus entre l'Angleterre et le Canada.

L'Ouest canadien est sillonné de chemins de fer qui ont coûté au pays deux milliards dont les Provinces maritimes ont fourni leur quote-part. Nous n'avons qu'une ligne ferrée en Nouvelle-Ecosse. Nous ne jouissons pas des avantages du Transcontinental. On a construit une voie de liaison, la section du lac Long, pour joindre la ligne du Nord-Canadien au Transcontinental qui offre aux transports une voie à déclivités peu prononcées jusqu'à Québec et à Moncton, et de là à Saint-Jean et Halifax. Si cette voie était utilisée, en trouverait facilement à expédier sur Halifax, en hiver, assez de grain pour emplir l'élévateur et même un second et occuper une addition au premier qui est en construction, d'après les plans faits sur les instructions du ministre du Commerce.

Mon collègue d'Halifax (M. Black) a parlé tout à l'heure de l'ancien élévateur. Il ne peut en être question. C'est un bâtiment en bois sur lequel les assurances sont telles que les exportateurs ne peuvent pas y mettre leurs grains. Le nouvel élévateur s'élèvera au milieu de la gare maritime commencée sous l'amendement de sir Robert Borden comme partie du plan général d'amélioration du port d'Halifax. Cet élévateur est actuellement en construction. Je me demande si mes honorables amis d'en face lisent un peu ce qui se passe dans l'Est. J'ai toujours cru que les sages viennent de l'Est et, après certaines remarques que j'ai entendues ce soir, je suis plus convaincu que jamais du bien fondé de mon opinion. L'entreprise pour la construction de l'élévateur d'Halifax a été adjugée à la Cape Construction Company. Les travaux d'excavation sont terminés et cent-cinquante hommes sont à construire les moules pour l'ouvrage en béton. L'élévateur sera terminé vers le premier octobre et, dès le premier novembre, on y fera la manutention du grain. Lorsque sir Henry Thornton a visité Halifax, M. George S. Campbell, ex-président du Board of Trade et président de la banque de la Nouvelle-Ecosse, lui a demandé si l'élévateur sera utilisé une fois parachevé. Je fus plutôt surpris d'entendre poser cette question, vu que M. Campbell, durant son terme à la présidence du Board of Trade, avait constamment réclamé la construction d'un élévateur à Halifax; cependant, du moment que les travaux sont en bonne voie, il se trouve des gens qui n'en veulent pas, semble-t-il.

Sir Henry Thornton a répondu toutefois qu'il était en mesure de donner l'assurance que

l'élévateur serait utilisé une fois construit. Il a affirmé que l'on y entreposerait du grain et qu'il serait peut-être nécessaire d'ériger de nouveaux élévateurs en rapport avec le développement du port d'Halifax. Certains honorables députés du groupe progressiste ont fait le voyage par eau jusqu'à Halifax, l'année dernière. Pour des raisons personnelles, —et je le regrette infiniment,—je n'ai pu les accompagner, mais j'étais avec eux de cœur et d'esprit en tout cas. A leur départ d'Halifax, si j'ai bonne mémoire, mes honorables amis étaient dans d'excellentes dispositions, car ils avaient été très bien traités. Cependant, en écoutant les remarques de certains de mes honorables amis, ce soir, j'ai tiré la conclusion que les effets de la bonne hospitalité d'Halifax se sont effacés de leur mémoire, car, durant leur séjour là-bas, ils avaient fait des observations qui nous portaient à croire qu'ils se feraient les champions de l'idée de faire d'Halifax l'un des grands ports nationaux du Canada. Je prierai mes honorables amis de se reporter en arrière par la pensée, à la période écoulée de 1914 à 1918. Qu'ils se représentent par l'imagination le spectacle qu'offre le port intérieur d'Halifax, que l'on désigne communément sous le nom du bassin Bedford, où se trouvaient réunis 135 navires utilisés pour le transport des troupes et dont le tonnage variait entre 40,000 tonnes, comme l'Olympic, et 5,000 à 6,000 tonnes; et je m'abstiens de signaler l'utilité du port d'Halifax comme base navale.

Maintenant, on vient nous dire que nous ne participerons pas au grand mouvement du développement des ports nationaux du Canada; on nous pose, comme on le ferait à des enfants, la question de savoir si oui ou non la manutention du grain se fera à l'élévateur d'Halifax. On prétend que cette dépense est inutile.

Monsieur le président, si mes honorables amis, les progressistes, ne font rien pour élargir la brèche, ils ne font rien non plus pour aider à l'amélioration de la situation en ce qui a trait au développement du Canada et de l'unité nationale.

Mes honorables amis préconisent le parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson! Je n'ai rien à dire à l'encontre de cette entreprise, sauf que les navires devront naviguer là-bas à travers les icebergs; reste à connaître les taux d'assurance qu'exigeront les lloyds des navires fréquentant ces parages. Si le Gouvernement du Canada toutefois, même sous l'ancien régime, a pris l'engagement de construire ce chemin de fer, je suis d'avis qu'il est moralement tenu de parachever l'entreprise dès que les finances du pays le permettront.

Cependant, la situation est toute autre sur le littoral de l'Atlantique. La seule raison qui m'a décidé à prendre la parole ce soir, monsieur le président, c'est que j'éprouve des nausées lorsque j'entends les honorables députés d'en face parler comme ils le font du développement du port d'Halifax. Et si je porte mes regards en face de moi, j'aperçois mon collègue (M. Black) qui, depuis le jour où il a été question de la construction de l'élévateur d'Halifax, a fait de ce projet des éloges si dépourvus d'enthousiasme qu'ils équivalaient à une condamnation. J'accuse mon honorable ami d'avoir failli à la défense des intérêts du port d'Halifax. Il peut prononcer des discours sur la sécession, mais il néglige de surveiller les intérêts du port de sa ville. J'ai reçu cet après-midi une carte postale, que j'ai dans ma poche...

M. McMASTER: Votre correspondant est économe.

M. FINN: Les gens économes viennent de l'Est et non pas du comté de Brome. Cette carte porte la légende: Gare maritime d'Halifax. A gauche, je relève l'inscription: "Grand désert", qui est une partie fortement libérale, comme le député junior d'Halifax le sait fort bien. Vient ensuite Chezzetcook; mon honorable ami est allé à cet endroit ou ses émissaires y sont allés pour lui. Et plus loin, je relève Musquodoboit et je vois, écrit au crayon, l'élévateur de Finn, et en face, le quai de Finn à Dartmouth. De plus, un cargoboat évolue dans le port sous l'étiquette: "les navires (cuves) canadiens (norvégiens) de Bill Black."

Lorsque mes honorables amis de l'opposition officielle parlent de ramener au pays les Néo-Ecossais émigrés; quand je les entends parler de ramener nos hardis pêcheurs et nos jeunes marins pour les embarquer à bord de nos navires, je me demande si un seul des navires de mon honorable ami (M. Black) bat le pavillon anglais ou compte dans son équipage un seul marin néo-écossais. Ce sont les actes qui comptent et non les paroles. Lorsque j'entends mes honorables amis, et surtout mon collègue d'Halifax (M. Black), en dépit de sa longue expérience, faire de pareilles assertions ici, cela me donne des nausées. J'éprouve l'impression que mes humbles efforts ici sont inutiles; cependant, ils serviront à quelque chose s'il n'en dépend que de moi.

M. SPEAKMAN: Monsieur l'Orateur, après avoir entendu les éloquentes observations de l'honorable député d'Halifax (M. Finn), je suis convaincu que si tous les sages viennent de l'Est, il ne s'ensuit pas que tous ceux qui viennent de l'Est sont nécessairement sages. L'honorable député a tort de prétendre que

certains membres de mon groupe sont opposés à l'usage du port d'Halifax parce qu'ils doutent de l'opportunité de la construction de cet élévateur.

M. FINN: Comment pourrons-nous nous en servir s'il n'est pas outillé?

M. SPEAKMAN: Comme l'a dit mon collègue de Medicine-Hat (M. Gardiner), c'est une question de transport. Nous avons déclaré, et je le répète, qu'à moins qu'il n'y ait de nouvelles mesures relatives au transport de façon que le grain soit voituré à Halifax, l'élévateur ne vaut rien. Si ces mesures sont effectuées et si le port peut être utilisé avantageusement, je dirai au nom de tous mes collègues progressistes que nous sommes heureux de l'emploi des ports canadiens. Mais avant tout c'est une question de transport.

L'hon. M. COPP: Quels moyens seraient nécessaires, selon mon honorable ami?

M. SPEAKMAN: Je les mentionnerai dans un instant. Lorsque l'honorable député d'Halifax nous montre du doigt en disant que c'est de notre coopération dont on a besoin, il prouve qu'il n'est pas pleinement au courant de la situation du transport du grain D'abord, les citoyens que nous représentons ne déterminent pas l'itinéraire du voiturage du grain.

M. FINN: J'ai voulu dire votre coopération à la Chambre. Nous nous occuperons du public.

M. SPEAKMAN: Précisément. En second lieu, comme il s'agit de transport, et que, par conséquent, c'est une question de politique ministérielle, l'honorable député d'Halifax serait bien plus à la page s'il tournait toute son attention vers les ministres de la couronne qui seuls ont le droit d'inaugurer cette politique.

Je désire ajouter un mot au sujet du transport. Depuis mon élection à cette Chambre j'ai toujours été surpris d'entendre les représentants des Provinces maritimes solliciter la coopération des expéditeurs en leur demandant d'exporter leur grain par les ports maritimes de ces provinces alors que, d'un autre côté, ils condamnent le seul accord que nous ayons et qui rendrait possible l'expédition de la plus grande partie du grain par les ports de l'Est, parce que, sans les dispositions de la convention du pas du Nid-de-Corbeau, qui nous accorde des tarifs moins élevés jusqu'à la tête des lacs, le voiturage d'hiver aux ports de l'Est serait pour ainsi dire impossible, et presque tout le grain devrait prendre la route plus courte de l'Ouest. Je me suis demandé parfois pourquoi ces députés n'ont pas une conception plus large d'une politique nationale et pourquoi ils ne comprennent pas que la coopération relative au transport, qui résume tout, doit venir des deux côtés. Nos tarifs modérés sur le grain transporté à l'Est ont été l'objet de commentaires adverses dans plusieurs milieux de la Chambre et particulièrement parmi les membres des Provinces maritimes, et cependant, si ce n'était de ces tarifs qu'ils condamnent comme un privilège spécial accordé à l'Ouest au détriment de l'Est, une bien faible proportion du grain qu'ils espèrent voir passer par l'élévateur d'Halifax prendrait la direction de l'Est durant l'hiver. C'est ce qu'il ne faut pas oublier des deux côtés, et je puis donner l'assurance à mon honorable ami que si nous pouvons prendre les dispositions voulues—et, en réponse au secrétaire d'Etat (M. Copp), je dirai, que ce n'est pas à moi de faire les suggestions nécessaires mais au Gouvernement,—je suis prêt à appuyer toute nouvelle réglementation afférente aux coûts du transport afin que nous puissions expédier avec profit notre grain par nos propres ports. La convention du Pas du Nid-de-Corbeau se rapporte à cela, et si nos amis des Provinces maritimes veulent travailler de concert avec nous et s'ils nous permettent de coopérer avec eux afin que nous obtenions les tarifs les plus bas dans les deux directions pour que nous utilisions nos propres ports, nous sommes d'accord avec eux.

M. FINN: En réponse à l'assertion de mon collègue au sujet de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, du jugement de la Cour suprême et de la décision du commissaire en chef des chemins de fer, j'en conclus que les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau seraient équitables s'ils s'appliquaient à l'Est à un point au delà de la province de Québec, mais c'est là qu'ils s'arrêtent, et les Provinces maritimes ne jouissent pas du tarif d'entier parcours. On a soutenu de la part de ces provinces devant la commission des chemins de fer et la Cour suprême que la conduite de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien en retranchant arbitrairement ces tarifs a empêché les Provinces maritimes de jouir du tarif d'entier parcours du Pas du Nid-de-Corbeau dans la direction de l'Est aussi bien que de l'Ouest.

M. CAMPBELL: N'est-il pas vrai que de Goderich à Halifax il y a aujourd'hui un tarif beaucoup plus bas que celui du Pas du Nid-de-Corbeau?

M. FINN: Sur quel produit?

M. CAMPBELL: Sur le blé ou le grain.

M. FINN: Il est impossible d'avoir un tarif moins élevé entre Goderich et Halifax

puisque mes honorables amis maintiennent que le grain ne passe pas ou ne devrait pas passer par ce dernier port.

M. CAMPBELL: Pas un honorable député en ce coin de la Chambre n'a prétendu cela; l'honorable député attribue à certains honorables collègues dans ce coin-ci des paroles qu'ils n'ont pas prononcées.

M. FINN: Alors je dois poser cette question: Si le tarif sur le grain de Goderich à Halifax est moins élevé que le tarif établi sous le régime de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau, comment se fait-il qu'on n'expédie pas de grain directement à Halifax et à Saint-Jean pour l'exportation outre-mer?

M. CAMPBELL: Si le grain n'y est pas expédié la faute n'en est pas aux honorables collègues de ce côté de la Chambre. Voilà précisément la question posée au ministre par l'honorable représentant de Medecine-Hat (M. Gardiner). La question est sûrement convenable; selon moi, elle n'est nullement entâchée de régionalisme. D'ailleurs ce n'est pas à l'honorable député de nous faire la leçon quant au régionalisme, puisque lui et la plupart de ses collègues des Provinces maritimes, en abordant la question du chemin de fer de la baie d'Hudson, en parlent avec si peu d'enthousiasme que leur attitude condamne le projet d'une manière absolue.

M. FINN: Tout ce que j'affirme c'est que dès le moment où je préconisai moi-même le premier la construction d'un élévateur à Halifax, voilà deux ans, aux dernières heures de la session lorsque l'aube entrait par les vitraux, des honorables députés d'en face,—et non seulement du groupe progressiste mais certains aussi de mes amis conservateurs qui voient plus clair aujourd'hui,—se sont opposés à la construction de cet élévateur. Ils nous ont dit qu'il était impossible d'expédier du grain par le port d'Halifax; qu'il était impossible de rien faire pour ce port. Nous n'avons pas de régionalisme dans l'Est.

Une VOIX: Non.

M. FINN: Non, nous n'en avons pas. Nous ne pouvons prospérer dans l'Est que si l'Ouest se développe. Mais le développement des régions centrales du Canada est essentiel aussi. Si mes honorables amis de l'autre côté croient que la panacée contre tous les maux de notre pays est le libre-échange, eh bien je n'en conviens pas. Je reconnais qu'il nous faut un programme national, un programme qui veille sur tous les centres industriels du pays; mais il doit comporter une protection modérée qui protège nos manufacturiers contre la concurrence étrangère, mais sans leur permettre de relever d'autant le prix de leurs produits. Voilà le régime que je préconise; et je suis convaincu qu'il rendra le Canada prospère. Je n'ai jamais exprimé la moindre objection à l'accord du pas du Nid-de-Corbeau. J'ai toujours maintenu qu'il constituait un engagement statutaire et partant que moralement il était du devoir du Gouvernement et des tribunaux et de la commission des chemin de fer de le mettre en vigueur. A présent que cette situation est mise au net il incombe au Parlement de déterminer ce que conseillent les intérêts bien entendus de tout le Canada en ce qui concerne la parité des tarifs de transport. Je dis que l'accord du pas du Nid-de-Corbeau était pour l'Ouest canadien ce qu'étaient, moralement, les assurances données aux Provinces maritimes lors de la construction du chemin de fer Intercolonial; nous ne serons pas bien éloignés les uns des autres, peut-être, le jour où ce problème sera réglé. Mais je ne veux pas que les honorables membres de l'autre groupe aient l'impression que je suis hostile à l'Ouest, parce que le développement et l'avenir du Canada comme une grande nation dépendent de la prospérité des provinces de l'Ouest. Mais le Canada ne peut être une grande nation à défaut de ses portes d'Est et d'Ouest; et si vous fermez la porte d'Est et vous mettez à la merci des ports américains un jour viendra peut-être où ces derniers ne vous seront plus ouverts et alors où serez-vous? Dans le néant. Je crois que ce que j'affirme là est juste. Je crois que c'était là l'intention des auteurs de la Confédération lorsqu'ils firent construire l'Intercolonial, puis le Pacifique-Canadien, et plus tard l'idée de sir Wilfrid Laurier quand il eut l'inspiration du Transcontinental qui devait relier les Provinces maritimes aux régions centrales, à l'Ouest et à l'autre extrémité du pays, en Colombie-Anglaise. Avant de reprendre mon siège je tiens à dire que mes propos ne sont aucunement motivés par le souci exclusif de l'avantage de ma propre région; et tant que j'aurai l'honneur de siéger en cette Chambre j'appuierai d'emblée tout ce qui sera propre à améliorer le sort et à assurer la prospérité, une plus grande mesure de contentement et de bonheur à la population de plus en plus considérable, espérons, de nos grandes provinces de l'Ouest.

M. CAMPBELL: Je suis très heureux d'entendre affirmer par l'honorable député,—et je suppose qu'il en est de même de ses collègues, —qu'il n'adoptera pas une attitude purement égoïste en présence des grands problèmes dont l'Ouest canadien attend aujourd'hui la solution. Le régionalisme a pu déteindre sur cer-

tains propos émanant de ce côté de la Chambre, je ne le nie pas...

Une VOIX: Non.

M. CAMPBELL:.... mais ce n'est certainement pas comparable à ce que nous avons appris des représentants des Provinces maritimes. En ce qui regarde le chemin de fer de la baie d'Hudson qui est, pour nous de l'Ouest, d'une importance vitale, le projet a été combattu non seulement ici, mais aussi à la réunion du parti ministériel. Les nouvelles transpirent et c'est ce que j'ai entendu dire. J'ai appris qu'on nous avait critiqué à la réunion du parti libéral.

L'hon. M. GRAHAM: Ce qui se passe aux réunions du parti transpire effectivement.

M. CAMPBELL: En effet, on nous a dit que le ministre, il y a un an, avait eu de la difficulté à obtenir l'assentiment de l'assemblée des députés libéraux à un modeste crédit. Maintenant l'honorable député (M. Finn) dit que sa région a dû payer sa part d'une dépense de 2 millions de dollars pour la construction de chemins de fer dans l'Ouest. Nous aussi nous payons notre part de la perte qu'accuse l'exploitation du chemin de fer Intercolonial, mais je ne m'en plains pas.

M. FINN: Cette perte est-elle comparable au déficit de la section occidentale du chemin de fer national?

M. CAMPBELL: Le chemin de fer Intercolonial a été construit dans un but stratégique et militaire; on n'a jamais espéré qu'il rapporterait et, très probablement, il ne rapportera jamais. Dans la circonstance, je suis un peu de l'avis de nos honorables collègues des Provinces maritimes, lorsqu'ils demandent qu'on le fasse exploiter directement par le département des Chemins de fer.

M. LOVETT: Pour faire digression, l'honorable député voudrait-il nous donner des nouvelles de la réunion du groupe progressiste?

M. CAMPBELL: Nos honorables collègues du parti ministériel en savent aussi long et peut-être même plus que moi à ce sujet. Les deux partis ont été en contact très intime. Pour en revenir au problème de l'Intercolonial, nous, de l'Ouest, comprenons qu'on a pris un engagement relativement à la construction de cette ligne et nous ne ferons pas preuve de régionalisme si jamais le Gouvernement tente de tenir cette promesse. Or, la question posée par l'honorable député de Medecine-Hat (M. Gardiner) était très à propos. Nous avons le droit de savoir ce qu'on entend faire au point de vue du transport, au moment où il s'agit d'engager une grosse somme d'argent à Halifax pour la manutention de notre grain. L'honorable député doit se rappeler,—et le ministre l'a assez bien prouvé ce soir,—que ce sont les cultivateurs du Canada qui paieront l'intérêt sur ce capital engagé. Certes, il y a des élévateurs de l'intérieur qui ne rapportent pas et je ne pense pas non plus qu'ils aient été destinés à rapporter. Ceux des Prairies ont été construits d'abord pour accommoder les chemins de fer aux périodes d'encombrement; ils ne furent pas construits spécialement pour les cultivateurs et si aujourd'hui on les exploite à perte, ce ne sont pas les cultivateurs qu'il faut blâmer.

Qu'on me permette maintenant d'aborder un autre sujet et d'expliquer pourquoi nous en parlons. On a dépensé énormément d'argent pour construire un chemin de fer de Winnipeg à Québec. Ce chemin de fer a coûté très cher et tout le monde dit, aujourd'hui, que sa construction fut une terrible erreur. Or, si la construction du Transcontinental sous le régime Laurier fut une erreur, je dis que c'est un crime de ne pas s'en être servi après l'avoir construit. Voilà un de nos sujets de plainte dans l'Ouest. Et pourquoi ne s'est-on pas servi de ce chemin de fer? Parce que son tarif est prohibitif. Il nous est absolument impossible de l'employer. En outre, il y a des élévateurs et toute une installation à Québec qui ont coûté cher et qui sont inutilisés. Au lieu de s'en servir, on envoie 100, 150 ou 176 millions de boisseaux de grain par les ports américains. A entendre parler l'honorable député d'Halifax (M. Finn), on penserait que les cultivateurs sont responsables de cet état de choses. Or, justement, nous nous plaignons sans cesse depuis que nous sommes arrivés au Parlement de l'expédition de cette immense quantité de grain par les ports américains. Nous voulons que tout le grain passe par les ports canadiens et j'espère qu'un jour il y en aura une grande partie qui passera par Halifax. Nous voulons voir Halifax et les Provinces maritimes se développer et il m'a fait plaisir d'entendre dire par l'honorable député que l'avenir des Provinces maritimes de même que celui du Canada central et de l'Ouest étaient liés l'un à l'autre. Nous croyons que si, aujourd'hui, l'industrie de l'Est ne fait pas de progrès et si des milliers de gens sont sans emploi, c'est surtout parce que les cultivateurs des Prairies ne sont pas en état d'acheter. Pourtant, nous voyons dans les journaux de l'Est et souvent dans ceux des Provinces maritimes, que si l'on prête aux cultivateurs de l'Ouest à bon marché, ce sont les habitants de l'Est qui en subiront les conséquences. Partout nous

voyons l'esprit régionaliste se donner carrière. Si nous obtenons de l'argent, nous espérons offrir des garanties qui nous permettront de le payer.

M. POULIOT: L'honorable député croit-il que si le chemin de fer de la baie d'Hudson était construit il servirait à des fins militaires?

M. CAMPBELL: L'honorable député a-t-il parlé des fins militaires? Si nous pensions qu'il puisse les servir, nous ne le demanderions pas. Nous en avons besoin pour un but commercial et non militaire. Nous ne prévoyons pas la guerre avec d'autres pays. A mon sens, la question des tarifs de transport est primordiale quand il s'agit de construire un élévateur et j'insiste auprès du ministre du Commerce pour qu'il exerce une pression auprès de son collègue des Chemins de fer afin qu'on accorde, sur le Transcontinental, un tarif permettant d'utiliser les élévateurs et l'outillage à cet endroit.

M. BLACK (Halifax): Je suis convaincu que le comité est reconnaissant à l'honorable député d'Halifax (M. Finn) du plaisir qu'il nous a procuré ce soir. Je regarde la construction d'un élévateur à Halifax comme un pas dans la bonne voie, en ce sens que cela indique la volonté de la part de la direction du chemin de fer et du Gouvernement de créer une route commerciale par un port canadien. Depuis des années Halifax demande ce commerce direct canadien. Au début, alors que le Board of Trade d'Halifax cherchait à atteindre ce but, le réseau du Grand-Tronc nous coupait le trafic à Sainte-Rosalie et bien que le Grand-Tronc ait laissé passer quelque peu du grain dont il n'avait pas besoin pour sa propre voie, en le passant à l'Intercolonial à Sainte-Rosalie pour expédition à Halifax, la ligne du gouvernement ne recevait que du grain et des marchandises lourdes alors que le reste des marchandises du Grand-Tronc passait aux ports américains. Nos amis de l'Ouest ne savent peut-être pas que le grain qui passe par Winnipeg n'a qu'à parcourir moins de deux cents milles de plus pour atteindre Halifax que pour arriver aux ports américains.

M. CAMPBELL: L'honorable député parle-t-il du grain qui traverse Québec par le Transcontinental et continue par voie ferrée à Halifax?

M. BLACK (Halifax): Oui, la ligne directe au littoral n'a pas deux cents milles de plus pour aller à Halifax que pour aller aux ports des Etats-Unis, et cela ne constitue pas un obstacle quand il s'agit du transport des grains. De plus, si la direction des chemins de fer tient compte du transport dans les deux sens, je ne vois pas de raison qui empêche le transport des produits de l'Ouest au littoral canadien alors que les articles destinés à l'Ouest prendront la même route au retour. Ce serait un échange de circulation avantageux, non seulement aux Provinces maritimes, mais au pays tout entier.

J'ai été très heureux d'entendre mon honorable ami et collègue (M. Finn) donner son opinion touchant l'industrie. Du côté gauche de la Chambre nous favorisons la protection de nos industries, mais non pas au moyen d'un tarif élevé et insurmontable. Je proteste contre la protection accordée aux automobiles. C'est absurde de constater que nous pouvons acheter un automobile à moitié prix de l'autre côté de la frontière. Cette protection n'est pas ce qu'elle devrait être. Je crois fermement en une protection modérée. Je suis d'avis que, dans certains cas, le fabricant a abusé de la protection et j'aimerais qu'on constitue une commission chargée de surveiller les tarifs afin que le peuple puisse acheter à prix raisonnable les produits des usines. Mais si nous donnons le libre-échange au pays, nous dépeuplerons le pays et il ne restera rien. Cela signifierait presque l'annexion à nos amis du sud. Il nous faut une population, mais nous la voulons prospère. Si nous désirons le progrès du pays, il nous faut un peuple prospère à nourrir et à habiller. Nous ne pourrons augmenter le nombre des citoyens qu'en donnant du travail aux ouvriers et en établissant des usines par tout le Canada, ce qui gardera nos citoyens au pays. J'appuie les observations de mon collègue d'Halifax à ce sujet. C'est la ligne de conduite que je crois être acceptée par mes amis de ce côté-ci de la Chambre.

M. GOULD: L'honorable député pourrait-il nous dire le rapport qui existe actuellement entre le trafic d'entrée et de sortie des navires du port d'Halifax?

M. BLACK (Halifax) Je ne saurais citer un chiffre exact, mais je puis confirmer ce qu'a dit mon collègue en répétant que l'augmentation a été considérable. Tous les navires, à l'exception des géants comme le *Mauretania* et l'*Olympic*, ont touché à Halifax, surtout à cause des règlements de l'immigration aux Etats-Unis. Le tonnage des navires touchant Halifax a été très considérable et d'un grand avantage au port. Certains navires laissent des cargaisons et d'autres ne débarquent que des passagers. L'augmentation des cargaisons débarquées à Halifax a été considérable. A l'époque où la délégation était ici, on a établi, je crois, que près de 100 p. 100 des importations au Canada venaient en vertu de la préférence accordée aux ports canadiens.

L'hon. M. GRAHAM: Tout ce que je puis dire, c'est qu'actuellement le grain peut

être acheminé vers Halifax sans qu'il n'en coûte un sou de plus pour l'acheminer vers Portland.

M. SPEAKMAN: N'en coûtera-t-il rien de plus au National-Canadien?

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

M. SPEAKMAN: Je croyais que le National-Canadien et le Canada étaient des synonymes.

L'hon. M. GRAHAM: Oui. L'honorable député qui m'a posé cette question est parfaitement au courant. Il ne parlait pas du National-Canadien. Au fait, il existe une espèce de tendance à rejeter sur le National-Canadien tout ce qu'on ne peut attribuer à autre chose. Je m'accorde avec mon honorable ami, qui avait raison sur ce point; n'empêche que le prix de transport d'un boisseau de grain de Winnipeg à Halifax n'est pas plus élevé que de Winnipeg à Portland, et si les honorables députés acheminent leur grain vers Halifax il sera expédié par là.

M. SPENCER: Le ministre peut-il expliquer pourquoi le grain ne prend pas cette direction?

L'hon. M. GRAHAM: Je présume que l'une des raisons c'est qu'il n'y a pas eu d'élévateur.

M. EVANS: J'ai écouté les deux députés d'Halifax et je ne suis pas encore convaincu que le transport du grain de l'Ouest exige un élévateur à Halifax. Si Halifax désire un élévateur à grain, c'est à la population de l'endroit à s'en bâtir un, tout comme le fait la population d'Owen-Sound. De plus, je suis informé que le prix de transbordement à Owen-Sound ne dépassera guère un cinquième du prix à Halifax, et j'aimerais savoir du ministre du Commerce pourquoi il y a tant de différence entre les deux ports? Quant à l'assertion du ministre des Chemins de fer, à savoir que le prix de transport du grain à Halifax sera le même que le prix de transport à Portland, le député senior de Halifax a pour ainsi dire éventé la mèche lorsqu'il a dit qu'il avait quelque chose comme la promesse que la différence dans le tarif serait abolie.

M. FINN: Il n'y a pas de promesse, le prix est le même; la différence a été abolie.

M. EVANS: Alors le déficit du National-Canadien augmentera d'autant. Cela s'applique à Montréal et à Québec en été, et à Saint-Jean et à Halifax en hiver.

[L'hon. M. Graham.]

M. GOULD: Cette question m'a été inspirée par l'idée que l'expédition en plus grande quantité qu'actuellement du blé par Halifax augmenterait naturellement la disproportion entre le fret sortant de ce port et le fret y entrant. Je crois qu'un honorable membre de cette Chambre a commenté ces jours derniers le fait que les navires quittant Montréal étaient chargés à 80 p. 100 de leur capacité et à 40 p. 100 seulement au retour, ce qui est complètement disproportionné. Si nous créons un état de choses semblable à Halifax les cargaisons d'aller se trouveront à porter le poids des frais de transport, tandis que celles de retour n'y contribueront pas. Donc, puisque l'honorable député mentionne la question de douane,—et je ne crois pas que la doctrine de Cobden relève particulièrement du sujet en discussion ce soir,—il ne s'offusquera pas de m'entendre dire que les tarifs modérés ont tué l'industrie dans les Provinces maritimes. D'autre part, en augmentant la préférence britannique, les cargaisons de retour destinées au port d'Halifax contribueraient pour autant aux frais de transport.

M. GARDINER: Je dois des excuses à la Chambre pour avoir provoqué un second débat sur le budget. J'avais pensé qu'après vingt-quatre jours de discussion nous aimerions probablement tous à oublier ce sujet. J'aimerais à dire un mot ou deux relativement aux remarques de l'honorable député senior d'Halifax (M. Finn) à propos de la question que j'ai posée au ministre. Pour ma part, j'appellerais de mes vœux le jour où la plus grande partie du grain, sinon tout le grain, du Dominion pourrait s'expédier par les ports canadiens, mais, on l'a déclaré, il s'agit ici d'une question de transport. J'ai posé la question au ministre afin de m'assurer s'il avait quelque possibilité d'expédier notre grain par Halifax. Si la chose était possible, je serais tout disposé à l'appuyer. Le député senior d'Halifax (M. Finn) nous a fait une semonce. Au fait, je me suis senti vertement réprimandé. Je ne crois pas que je lui en garde rancune, mais il faut toujours en venir à la question des tarifs de transports, et c'est cela que j'aimerais à entendre traiter par le ministre avant que le crédit soit voté. Qu'est-ce que l'on se propose de faire à ce sujet pour aider jusqu'à un certain point le grain de l'Ouest du Canada à prendre la direction d'Halifax?

M. FINN: Que faites-vous de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau?

M. EVANS: Nous transportons déjà du charbon de la Nouvelle-Ecosse dans Ontario en accordant une subvention, et maintenant

on veut faire la même chose pour le transport de notre blé à Halifax. Nous taxons une industrie qui ploie déjà sous le fardeau lorsque nous ajoutons des frais supplémentaires dont le commerce du grain de l'Ouest n'a pas besoin.

M. CAMPBELL: Reprenant la question qu'a posée l'honorable représentant de Battle-River (M. Spencer), je voudrais bien savoir comment il se fait que le coût du transport à Québec est à peu près le même qu'à Halifax? Comment se fait-il que nous ne puissions pas transporter le grain à Halifax à un prix raisonnable par mille? Peut-être le ministre des Chemins de fer et des Canaux pourrait-il nous expliquer cela.

L'hon. G. P. GRAHAM: C'est ce que j'ai cherché à comprendre depuis quelques semaines.

M. CAMPBELL: Pas depuis quelques années?

(Le crédit est adopté.)

Pour la construction d'un élévateur à Prince-Rupert, $500,000.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Quel sera le coût de cet élévateur?

L'hon. M. LOW: On n'a pas encore accordé le contrat pour la superstructure et nous ignorons quel en sera le coût exact. On a accordé le contrat pour la fondation et l'excavation pour une somme de $222,000. On a demandé des soumissions pour la superstructure qui doivent nous être adressées dans une semaine au plus, pour le 11 mai.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Assurément, le ministre doit pouvoir nous donner une estimation du coût des travaux?

L'hon. M. LOW: Le département n'a pas coutume de dévoiler le chiffre des estimations avant que le contrat soit accordé.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Peut-on se fier un peu au montant du crédit actuel? Je ne sais si ces crédits sont fixés de façon à induire en erreur. Je ne le crois pas. Nous avons ici un crédit de $500,000. Est-ce là la somme totale?

L'hon. M. LOW: Non, les crédits supplémentaires comprendront une autre somme. Nous n'aimons pas à placer dans les crédits principaux, lorsqu'un contrat n'a pas encore été accordé, un montant supérieur à celui que nous jugeons nécessaire. D'habitude, nous fixons une somme moindre.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le comité a, je crois, le droit de savoir le montant du coût de l'entreprise. Le ministre ne dit pas quel sera le coût des travaux. Le comité a le droit de connaître le coût estimatif de l'entreprise avant de se prononcer. Quel en est le coût estimatif?

L'hon. M. LOW: J'ai donné à l'honorable député les raisons pour lesquelles je dois en taire le montant jusqu'à ce que les contrats soient accordés. On prendra connaissance des soumissions dans une semaine. Je suis bien prêt à réserver le crédit si mon honorable ami le désire jusqu'à ce que les soumissions soient ouvertes et nous en reprendrons alors l'étude.

(Le crédit est réservé.)

Service de renseignements commerciaux (y compris les salaires, dépenses de voyage, dépenses contingentes et autres dépenses des commissaires du commerce et assistants des commissaires juniors du commerce et des agents commerciaux; les dépenses de voyage des fonctionnaires à Ottawa; les salaires des employés temporaires à Ottawa; et diverses dépenses pour le développement et l'expansion du commerce canadien), $341,750.

Lhon. M. STEVENS: Le ministre, relativement à ce crédit très important qui traite de tout le service de renseignements commerciaux, aura-t-il l'obligeance de nous communiquer le rapport ou de fournir les explications habituelles sur les crédits qui se rapportent à l'état général du commerce, sur l'expansion du commerce du Canada par l'entremise des agents du ministère et le reste? Je désire surtout que le ministre nous donne des renseignements précis sur les progrès qu'a faits notre commerce avec les îles Fidji et aussi avec le Mexique. Le ministre se rappelle qu'un agent du département, M. Waild, résidant actuellement dans la ville de Mexico et qu'un agent du département des Douanes a fait au cours de l'automne de 1921 une enquête très soignée sur les conditions du commerce entre le Canada et le Mexique. Le département a reçu un rapport très favorable et on avait espéré profiter des bonnes relations qui existaient entre les deux pays au point de vue commercial. J'ai depuis quelques années nourri l'espoir que ce commerce se développerait. Puis nous avons eu le voyage très intéressant de mon honorable ami de la droit (M. Logan) aux Antilles, le Gouvernement ayant l'idée louable d'étendre notre commerce dans cette partie du monde. Ce sont là des sujets spéciaux. Il y avait aussi espoir d'étendre notre commerce avec certains points de l'Amérique méridionale, sur la côte occidentale aussi bien que dans certaines autres sections de ce continent. La Chambre serait des plus intéressées, j'en suis sûr, si le ministre voulait bien nous donner une idée des résultats obtenus, au cours du dernier exercice, par l'entremise du service des renseignements commerciaux.

L'hon. M. LOW: Les statistiques annuelles du commerce sont plus éloquentes que tout commentaire que je pourrais faire et elles in-

diquent une augmentation notable des exportations. L'honorable député a parlé des îles Fidji; nous n'y avons pas de représentant. Quant à l'expansion de notre commerce au Mexique et dans l'Amérique du Sud, les résultats sont tous donnés en détail dans les statistiques commerciales mensuelles du département. Je regrette de n'en pas avoir une copie ce soir. J'admets avec plusieurs honorables députés qu'il y a de grandes possibilités du côté des Antilles et des pays riverains de la mer des Antilles. Nous aimerions à dépenser plus d'argent pour l'expansion de notre commerce, mais malheureusement, en ce temps d'économie, nous ne pouvons pas dépenser comme nous le voudrions. A propos du travail accompli par nos commissaires du commerce, le département a reçu plusieurs lettres exprimant l'appréciation des services qu'ils rendent. Je suis d'avis que c'est de l'argent bien placé et j'espère que nous pourrons avant longtemps augmenter le chiffre de ce crédit. Le chiffre de cette année est un peu plus élevé que celui de l'an dernier, mais il n'est pas aussi élevé que je l'aurais aimé. Il est cependant aussi élevé que notre situation financière peut le permettre.

L'hon. M. STEVENS: Le comité appréciera la réponse que le ministre a faite à mes questions, mais cette réponse n'a pas fourni de renseignements bien considérables. Il va me falloir préciser et poser mes questions une à une. En premier lieu, le ministre a-t-il quelque renseignement concernant les négociations importantes entreprises entre le Gouvernement du Canada et celui des îles Fidji en vue du développement du commerce avec nos ports du Pacifique? Y a-t-il des renseignements définis et récents à ce sujet?

L'hon. M. LOW: Il y a quelques mois, un représentant des îles Fidji est venu à Ottawa dans le but de promouvoir le commerce de bananes, mais pour une raison quelconque, il jugea qu'il était incapable de rivaliser avec la United Fruit Company des Etats-Unis. D'après les dernières nouvelles que j'en ai, il se rendait à New-York pour rencontrer les représentants de cette compagnie. Voilà le seul renseignement que nous avons eu relativement au commerce avec les îles Fidji.

L'hon. M. STEVENS: Cela veut dire en somme que rien n'a été fait. Je reviens sur l'incident dont le ministre a parlé; le représentant des îles fut découragé de sa réception en Canada et il s'adressa alors à la United Fruit Company et un représentant de cette dernière est allé aux îles Fidji. Je prétends que voilà une preuve d'insuccès de la part du Canada. Nous ne désirons pas nous créer d'embarras, surtout avec la United Fruit Company. Ce que les habitants des îles Fidji veulent, c'est un service de navires entre leurs îles et le Canada pour leur permettre de transporter leurs produits dans notre pays; et en retour, ils sont prêts à acheter des manufacturiers canadiens les marchandises dont ils ont besoin là-bas. J'ai causé avec M. Holdsworth, de la ligne canadienne-australienne, quand je l'ai rencontré par hasard à Londres voilà quelques mois seulement, et j'ai discuté la question de savoir si sa ligne pourrait fournir ce service.

L'hon. M. LOW: Ses navires font escale aux îles Fidji.

L'hon. M. STEVENS: Oui. Le gouvernement des îles Fidji a suggéré la négociation d'un contrat avec la compagnie Furness-Withy qui aurait fourni trois ou quatre navires—je crois que c'est trois—munis d'appareils réfrigérateurs, pour naviguer entre les îles Fidji et Vancouver. L'affaire est restée en suspens —je ne critique pas, mais je ne fais que rapporter les faits—à cause de l'attitude du Gouvernement et des chemins de fer Nationaux-Canadiens, car on pensait que la Marine marchande du Gouvernement canadien pourrait entreprendre ce service. Dans ces conditions, l'affaire traîne maintenant depuis au moins un an. Je veux que le ministre comprenne que le Canada perd un commerce très important. L'Australie s'est mise à produire des bananes et des ananas, fruits qu'elle se procurait auparavant aux îles Fidji. C'est ce qui fait que les îles Fidji ont perdu le marché qu'elles avaient pour ces produits et qu'elles en cherchent maintenant un au Canada. Il serait avantageux pour le Canada de développer ce commerce et de faire venir de cette île les fruits tropicaux, les bananes, les ananas et ainsi de suite, aussi bien que le sucre de canne et autres produits. Il vaudrait mieux faire cela que de les acheter par l'entremise de la United Fruit Company, des Etats-Unis. J'avais espéré, dans l'intérêt non seulement des ports du Pacifique, mais du Canada en général, dans l'intérêt de la vente de nos produits manufacturés, que ce commerce serait encouragé et développé. Je ne crois pas qu'il faille beaucoup de coopération de la part du Gouvernement canadien pour obtenir une amélioration réelle de cette situation. Il y a un an, si la Marine marchande du Gouvernement avait décidé de ne pas toucher à ce projet et de laisser le champ libre à la compagnie Furness-Withy, cette dernière aurait placé ses navires en service et développé ce commerce. Il est déplorable que l'on ait permis à ce commerce, non pas énorme mais très important, de nous glisser des mains, car c'est ce que

cela signifie, si ce que le ministre vient de dire est exact. Il en est à peu près de même à l'égard du Mexique. Ce dernier pays était fort aigri contre les commerçants américains et le commerce américain, et il désirait vivement donner une bonne partie de son commerce au Canada; c'est ce qu'on a dit aux délégués que le Gouvernement du Canada y envoya. On ne fit rien cependant pour encourager ce commerce. Je regrette que le ministre n'ait pu nous donner une parole encourageante à cet égard. Si, comme il le dit, tel est l'état de choses et si l'on n'a rien fait, cela ne fait pas bien augurer de l'expansion du commerce canadien. Le ministre a parlé de l'excédent des exportations sur les importations, l'an dernier. C'est très bien, mais notre commerce ne s'étend pas dans ces nouveaux marchés que sont voisins du Canada et dont le commerce augmenterait chaque année si nous les encourageons et en prenions soin. L'excédent des exportations dont a parlé le ministre était dû pour la majeure partie à la récolte exceptionnelle de 1923.

M. LOW: Je n'ai pas parlé des importations, mais seulement des exportations.

L'hon. M. STEVENS: Vous avez parlé de l'augmentation des exportations, laquelle était due à la récolte exceptionnelle de 1923, de fait l'exportation de cette récolte se continua jusqu'au milieu de l'été de 1924. Tout cela est vrai, mais je regrette qu'on n'ait pas pris avantage des nouveaux débouchés qui s'offraient à nous. A cela s'ajoute le commerce avec l'Australie. Le ministre peut-il nous renseigner sur ce sujet?

L'hon. M. LOW: Quant à la convention de commerce avec l'Australie, le premier ministre a répondu à la question s'y rapportant presque chaque jour la semaine dernière. Je n'ai rien à ajouter. Quant à notre commerce avec les îles Fidji, sir Henry Thornton, après examen de la question, exprima l'avis que ce commerce ne serait pas assez considérable pour justifier le service hebdomadaire que l'on réclamait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si ma mémoire est fidèle, le ministre critiqua l'an dernier la règle établie par la Commission du service civil en vertu de laquelle seuls les diplômés des universités peuvent être nommés commissaires du commerce. Le ministre pense-t-il toujours que cette règle est défectueuse?

L'hon. M. LOW: Je pense toujours que nombre d'hommes, qui ne sont pas des diplômés d'universités, feraient d'excellents commissaires du commerce. Mais la règle existe toujours.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre affirme-t-il qu'il n'a pas lui-même approuvé cette règle, depuis?

L'hon. M. LOW: La règle est toujours la même.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas du tout une règle. Le ministre indique lui-même à la Commission du service civil quelles qualités il exige d'un candidat. Si je parle de cette affaire, c'est qu'il est venu jusqu'à moi l'une des nombreuses réclames par lesquelles la Commission du service civil invite les demandes d'emploi concernant les positions vacantes et j'y lis ce qui suit:

On demande quatre commissaires du commerce junior, hommes, au ministère du Commerce. Traitement, $1,500 par année, si l'on n'a pas l'expérience des affaires. Les candidats qui ont eu au moins quatre ans d'expérience dans les affaires recevront un traitement de $1,800 par année. Qualités requises: diplôme d'une université de réputation établi avant ou à la date de l'examen...

Il y a d'autres qualités, mais celle-là est essentielle. Cet avis est daté du 23 mars dernier. Comment le ministre peut-il expliquer que son propre département ait insisté sur ces qualités, cette année, quand, l'an dernier, il blâmait la Commission du service civil parce qu'on les exigeait?

L'hon. M. LOW: Je suis simplement la coutume établie avant que je prenne charge du département. Je n'ai pas encore décidé de la modifier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais le ministre a condamné cette règle et, s'il la condamne encore, pourquoi la maintient-il? Il blâmait la coutume et la commission; de fait il les ridiculisa dans la Chambre. Quand j'ai lu cet avis, je m'informai de quoi il s'agissait. Je savais que le ministre avait tenté d'obtenir de l'avantage politique dans la Chambre aux dépens de la commission parce que cette dernière avait établi cette règle ridicule, en vertu de laquelle seul un diplômé d'université peut être commissaire du commerce; et j'appris que le département même du ministre, que son sous-ministre et le ministre lui-même avaient insisté là-dessus. Le ministre ne peut le nier maintenant.

L'hon. M. LOW: La Commission du service civil établit cette règle la première; je suppose que mon très honorable ami le sait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela n'a rien à voir là dedans. Je m'enquis, seulement parce que cet avis n'était pas conforme aux paroles que le ministre avait prononcées et j'ai appris qu'il avait été soumis au département du ministre et que ce département même insista pour qu'on ajoute cette condition. Le ministre n'a-t-il pas des excuses à faire à la commission?

L'hon. M. LOW: Il ne s'agit pas de savoir si on a insisté; il s'agit simplement de maintenir la coutume.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi le ministre la laisse-t-il subsister? Le ministre n'ignore pas qu'il n'a qu'à commander de modifier la règle et on le fera sans tarder; il peut très bien ne pas exiger d'aptitudes du tout. C'est lui qui a voulu cette qualité. Maintenant, s'il a changé d'idée et constate que la commission a raison, n'est-il pas disposé à lui faire des excuses?

L'hon. M. LOW: Je n'ai pas d'excuses à faire à la commission. J'ai le même sentiment que l'année dernière et je me sers à peu près des mêmes termes pour l'exprimer. Je suis d'opinion que nombre de bons hommes ne détenant pas des diplômes d'université pourraient faire des agents de commerce de première classe. Mais cette règle existait quand j'ai pris charge du département; et je ne l'ai pas changée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre ne peut expliquer son attitude de cette façon. Il ne s'agit pas d'une règle qui n'a pas été modifiée, mais que le ministre a ratifiée. Il l'a ratifiée dans son département et son sous-ministre a fait de même. Je tiens ce renseignement d'un individu qui est venu à mon bureau et s'est plaint de n'avoir pu parfaire son instruction universitaire à cause de la guerre; il tenait à savoir s'il s'agissait d'une règle inflexible qui l'empêcherait de se porter candidat. Je me suis enquis parce que j'avais entendu dire que le ministre ne tenait aucun compte de cette règle pour ce qui est des aptitudes. Ce n'est pas une règle; c'est une qualité requise.

L'hon. M. LOW: Le très honorable député dit que je ne m'occupe pas de la règle. Je suis bien d'opinion, et j'en conviens, qu'un homme avec l'expérience des affaires, même s'il a quarante ans, ferait un bien meilleur agent de commerce que le jeune homme avec une instruction universitaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne s'agit pas de cela. La règle exige une instruction universitaire, et c'est le ministre qui le demande. J'ai eu l'avantage de me renseigner parce que cet homme est venu me voir, et voici que le ministre exige lui-même la condition dont il se moquait l'année dernière pour atteindre la commission. Telle est la posture dans laquelle le ministre se trouve aujourd'hui. Il n'y avait pas que cela, on exigeait de plus que le candidat eût trente-cinq ans. C'était encore une condition que l'on ridiculisait et sur laquelle le ministre insiste aujourd'hui. Je ne comprends pas pourquoi le ministre ne se lève pas et ne dit pas franchement que ce sont là les aptitudes exigées, parce que c'est lui qui les exige. ce qui est dans cette annoce l'a été avec son autorisation, car j'ai été à même de m'en assurer.

[L'hon. M. Low.]

L'hon. M. LOW: Je suppose que mon très honorable ami sait que trente-cinq ans est la limite d'âge inscrite dans la loi du Service Civil?

Le très hon. M. MEIGHEN: Règle générale, je n'aime pas à être trop catégorique avant de me renseigner, mais je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Je suis certain que pour l'autre aptitude, c'est bien le ministre qui l'a exigée .

L'hon. M. LOW: En effet.

M. LOGAN: Je ne veux pas parler longuement, ce soir, sur ce crédit, l'occasion, je suppose m'en sera fournie lors de l'étude des crédits supplémentaires. Je voudrais seulement insister auprès du ministre, s'il en a le pouvoir, de changer cette règle qui exige d'un homme des diplômes d'université et avoir moins de trente-deux ans. Je crois que ce n'est pas trente-cinq comme le dit le très honorable chef de l'opposition...

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai l'impression que la loi ne parle pas de l'âge. On dit trente-cinq dans l'annonce.

L'hon. M. LOW: Jusqu'à l'année dernière c'était, je crois, trente-deux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand la loi a-t-elle été modifiée?

L'hon. M. LOW: La loi n'a pas été modifiée du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre disait que c'était dans la loi; j'ai pensé qu'il avait tort.

M. LOGAN: Je suis content qu'on ait ajouté trois ans, l'année dernière. Je vois d'après la règle que l'aspirant doit posséder un diplôme d'université et ne pas être âgé de plus de trente-cinq ans pour être commissaire de commerce; pour moi c'est le comble de l'absurdité. J'aimerais mieux un homme avec l'expérience des affaires, eut-il cinquante ans...

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable député dit qu'il est content qu'on ait ajouté trois ans. D'après ses propres vues ce devrait être pire. Il faut avoir trente-cinq ans maintenant.

L'hon. M. GRAHAM: Il ne peut maintenant dépasser trente-cinq ans.

M. LOGAN: Je crois que c'est la limite d'âge. On ne peut dépasser trente-cinq ans. C'est toujours mieux que trente-deux. Selon

moi nous devrions en finir avec cette question avant de prendre l'étude des crédits supplémentaires, parce que le très honorable chef de l'opposition prétend une chose et le ministre déclare tout le contraire, et ni l'un ni l'autre ne paraît bien certain de ce qu'il dit.

Si la loi exigeait l'an dernier que le titulaire eût seulement trente-deux ans, elle l'exige encore cette année, car nous ne l'avons pas modifiée depuis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Même le ministre verra qu'il se trompe, je pense. Il n'y a aucune disposition de ce genre dans la loi; sa propre annonce le dit. J'en donne lecture:

Qualités requises: Diplôme d'une université de réputation établie, obtenu avant ou à la date de l'examen, connaissance générale des ressources et des industries du Dominion, de préférence trois années d'expérience dans le commerce; personnalité engageante; être capable de prendre une décision de sa propre initiative; avoir du tact. Les candidats doivent être domiciliés au Canada depuis au moins quinze ans avant l'examen, et la préférence sera accordée à ceux qui n'ont pas plus de trente-cinq ans.

Cela dispose certes de la prétention que quelque disposition de la loi exige des candidats qu'ils aient plus ou moins de trente-cinq ans.

L'hon. M. GRAHAM: La loi dit trente-cinq ans.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est impossible. Dans cette annonce il est question seulement de préférence à donner.

L'hon. M. GRAHAM: Alors, nous faisons tous erreur depuis des années, car j'ai déclaré sans cesse à tous les candidats qu'ils ne peuvent entrer dans le service civil, passé l'âge de trente-cinq ans.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suppose que la règle ne s'applique pas à ce genre d'emplois.

L'hon. M. LOW: Je dois convenir que le chef de l'opposition, a d'ordinaire raison, mais cette fois il se trompe. Mon sous-ministre m'informe que 35 ans est la limite d'âge fixée par la loi du service civil.

Le très hon. M. MEIGHEN: La disposition s'applique à ce genre d'emplois?

L'hon. M. LOW: Certes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors cette annonce est absurde. Elle porte que les candidats de moins de trente-cinq ans auront la préférence, donnant clairement à entendre que ceux de plus de trente-cinq sont éligibles.

L'hon. M. LOW: La commission a rédigé l'annonce.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle connaît bien la loi.

M. LOGAN: Si vous voulez me permettre de continuer mes commentaires, monsieur le Président, en entendant le chef de l'opposition lire cette annonce où il est dit qu'il faut un diplômé d'université, ayant trois ans d'affaires du Canada, et connaissant le Canada, etc., je me suis dit que le titulaire doit recevoir un joli traitement pour toutes ses qualités—$1,500 par année. Le ministre désire, je crois, l'abolition de cette condition restrictive. Le ministre, est lui-même un homme d'affaires, et il sait qu'il est en ce pays des hommes de quarante-cinq et cinquante-cinq ans qui, sans avoir jamais mis les pieds dans une université, feraient un meilleur commissaire du commerce que n'importe quel blanc-bec à la poitrine chamarrée de médailles.

L'hon. M. GRAHAM: Etendons un peu la limite d'âge.

M. LOGAN: Il faut un homme ayant une personnalité, de l'intelligence, la connaissance des affaires et du Canada, non la connaissance des hautes mathématiques ou des classiques.

Cependant, comme je l'ai déjà dit, nous discuterons cette question à l'occasion des crédits supplémentaires, et à une heure moins proche de minuit que cette fois-ci, je l'espère, et dans cette discussion, j'aimerais à faire quelques commentaires et à préconiser plusieurs réformes.

Aujourd'hui je dirai seulement au ministre, que si le Gouvernement dépose un projet de loi pour soustraire tout à fait les commissaires du commerce à l'application de la loi du service civil, à l'instar du haut personnel du département de l'impôt, il aura l'appui de cette Chambre et du pays. A mon sens, voilà une section de l'administration où la commission ne devrait pas faire les nominations, parce que c'est plus une affaire de personnalité, de tact et d'expérience du commerce que d'une connaissance de sujets théoriques à exiger. Dans mon voyage autour de la mer des Caraïbes, j'ai rencontré deux commissaires du commerce, et en consultant les rapports je constate que tout notre service des renseignements commerciaux aux Indes Occidentales et dans tout le territoire entourant cette mer, nous coûte $4,000 de moins que le même service à Milan (Italie). C'est à peu près ce que coûte le service à Calcutta. Selon moi, il faut donc venir à la conclusion que nous n'accordons pas un traitement exagéré à nos représentants aux Antilles. Cependant,

nous pourrons discuter cette question plus au long une autre fois. Je me suis levé à seule fin d'assurer le ministre qu'à mon avis s'il augmentait le crédit relatif au service de renseignements commerciaux, il aurait l'approbation générale. Quand vous voyagez à travers tous ces pays au sud et rencontrez dans presque chaque ville et village un représentant de la grande nation américaine à l'affût d'affaires, tandis que vous ne pouvez trouver que deux agents canadiens du commerce dans ce vaste territoire, vous êtes en mesure de vous convaincre peut-être que nous ne méritons pas d'obtenir là-bas beaucoup de commandes.

D'après moi, le commerce d'exportation est la principale question en Canada, dans l'Est surtout. On discute dans les Provines maritimes de la question de créer des industries au moyen de la protection douanière. Depuis cinquante ans qu'on essaie la chose, on n'a pas encore réussi. Si vous ne me croyez pas, demandez-le à M. McCurdy. Si vous n'avez pas confiance dans ce monsieur, posez la question à l'honorable député d'Halifax (M. Black), qui a parlé ce soir comme il l'a fait.

La prospérité de l'est du Canada dépend de son commerce d'exportation. Quoi qu'il en soit, j'entre là dans une autre question, une question très vaste, et je ne veux pas m'y attarder. J'adjure le ministre d'augmenter cette allocation quand il nous proposera ses crédits supplémentaires, car la question est de suprême importance. Ce que le Gouvernement propose en ce moment n'est qu'une demi-mesure. L'économie est très bonne, mais dans une question de cette envergure, comme le commerce d'exportation il ne faut pas lésiner.

(L'article est adopté.)

Restauration civile des soldats.—Traitement du personnel, $21,500.

Le très hon. M. MEIGHEN: Jusqu'à quelle heure le ministre se propose-t-il de nous faire siéger ce soir? La Chambre lui a voté plusieurs projets aujourd'hui.

L'hon. M. STEVENS: Est-ce le premier crédit de son département?

L'hon. H. S. BELAND (ministre de la Restauration civile des soldats): Oui.

M. McMASTER: On devrait en voter un au moins.

L'hon. M. BELAND: C'est un petit crédit.

M. le PRESIDENT: Le crédit est-il adopté?

Le très hon. M. MEIGHEN: On a toujours protesté contre le passage d'un département à un autre dans la discussion. La loi veut que les deux administrations soient discutées séparément, afin qu'on puisse, si c'est nécessaire, présenter une motion avant le vote des crédits. On ne le pourrait pas si le ministre passe d'emblée à la discussion de son budget. Le Gouvernement devrait se déclarer satisfait de l'ouvrage qu'on a fait aujourd'hui, vu surtout qu'on est convenu de finir la séance à onze heures.

L'hon. M. BELAND: On a pourtant déjà fait cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, mais nous avons protesté.

L'hon. M. BELAND: On a déjà commencé dans la veillée la discussion d'un crédit il y a plusieurs semaines. La session est avancée. Néanmoins, je n'insisterai pas, si notre très honorable collègue a des objections. Nous y reviendrons un autre jour.

M. le PRESIDENT: Dois-je faire rapport de l'état de la question sur cette proposition?

Le très hon. M. MEIGHEN: Sur la résolution précédente.

M. le PRESIDENT: L'article 36 est réservé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle n'a pas été mise en discussion.

Département du Commerce.—Inspection du bois en grume.—Allocation annuelle au bénéfice d'un inspecteur à la retraite, $200.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Je ne m'explique pas qu'on mette ce crédit en délibération à l'heure où nous sommes. Le ministre croit-il qu'on n'aura rien plus à dire sur son budget? Plaidra-t-il économie à propos de ce crédit?

Le ministre a prétendu opérer des économies. Eh bien, avant de nous séparer je vais lui signaler deux articles de son budget. Au lieu de rogner les dépenses il les a augmentées par rapport au chiffre de 1921-1922. Le premier ministre a dénoncé les crédits de 1921 comme exagérés et scandaleux. Le budget du département en 1921-1922 montait à $3,727,333. Le budget de cette année, sans parler des crédits supplémentaires, dépasse celui de 1921 de la somme de $214,472. Le budget de 1921 contenait pourtant un crédit extraordinaire de $1,620,000 pour le recensement. On voit donc que sous le régime d'économie, dont on chante si haut les louanges, il y a dans le seul service du commerce une augmentation de $1,834,472 sur le budget de 1921, dénoncé comme scandaleux par le gouvernement actuel.

Je suggère au ministre de lire, d'ici demain, le discours du chef du Gouvernement et de voir s'il ne pourrait pas diminuer son budget pour le ramener au niveau de celui qui a si fort scandalisé le Gouvernement, au lieu de le dépasser de $1,800,000.

L'hon. M. LOW: Notre collègue me recommande de méditer sur les chiffres qu'il mentionne. Je n'aurai pas à le faire ni à répondre à ses observations. Mon honorable ami a dit que les dépenses de 1921-1922 ont été d'un million de moins qu'en 1923-1924. Est-ce ce qu'il prétend?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Non, ce n'est pas du tout ce que j'ai dit.

L'hon. M. LOW: Eh bien! un million de moins qu'une certaine année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que cette année.

L'hon. M. LOW: Très bien, que cette année.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Le montant a été $1,800,000, si nous tenons compte du crédit pour le recensement.

L'hon. M. LOW: Oui, mais en omettant la construction d'un élévateur au coût d'à peu près un million et demi. Ce montant est compris dans les crédits de l'an dernier et de cette année. Il faut inclure également le coût des réparations des élévateurs d'Halifax et de Prince-Rupert.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais le dénombrement de la population est exigé par la constitution, et non les élévateurs d'Halifax et de Prince-Rupert.

L'hon. M. LOW: Non, mais les élévateurs sont une nécessité, comme l'a dit mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Une nécessité pour le Gouvernement.

L'hon. M. LOW: Je pense donc que si mon très honorable ami examine ces chiffres, il en arrivera à une conclusion différente. S'il considère les montants qui ont été placés dans les crédits de cette année pour les élévateurs d'Halifax et de Prince-Rupert, il verra qu'ils excèdent de $200,000 à $300,000 l'allocation inscrite dans les crédits de 1921-1922 pour le recensement. L'an dernier également, il y a eu un crédit pour un élévateur à Edmonton, mais il n'y en a pas eu pour des élévateurs dans les exercices financiers mentionnés par mon honorable ami.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Lorsque j'ai dit à mon honorable ami d'étudier ces chiffres, j'étais sérieux. Il a tort, absolument tort, et je crains qu'il ne puisse s'amender. Il nous assure que les dépenses afférentes aux élévateurs d'Halifax et de Prince-Rupert sont plus élevées que l'augmentation globale relative au recensement...

M. McMASTER: Je suis sûr que mon collègue m'excusera si je soulève un point du règlement. Nous en sommes à l'article 365 des crédits. Il se rapporte à la pension de $200 à un mesureur en retraite. Si j'interprète bien les règles de la Chambre, la discussion doit se borner à l'article même et toutes ces observations générales, je le ferai observer respectueusement et amicalement à mes collègues, ne sont pas réglementaires.

M. le PRESIDENT: Je suis de l'avis de l'honorable député de Brome (M. McMaster).

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense que lorsque l'honorable député de Brome se montre si impatient de s'écarter des questions d'économie, nous devrions nous rendre à son désir si c'est possible. Je serais prêt à donner ces 200 dollars au ministre et en donner 200 à l'honorable député de Brome lui-même plutôt que de siéger toute la nuit.

(Le crédit est adopté.)

Rapport est fait de l'état de la question.

La séance est levée à minuit moins le quart.

INDEX

SESSION 1925

Accise:

Droit d'accise sur le tabac, 4611
Emmagasinage de l'alcool à Regina, 3271
Gouvernement (Le) et les brasseurs, 3407
Impôts de vente (Remises d') 647
Impôts sur le revenu, formule française, 1514
Loi d'accise, 4229, 4511
Loi de la taxe sur les profits d'affaires, 3469
Loi de tempérance, Nouvelle-Ecosse, 2879
Loi de l'impôt sur le revenu, 3463, 3469
Perception de l'impôt sur les ventes, 1959
Perception de l'impôt sur le revenu, 2915
Remise de la taxe sur les ventes, 1959
Remises de l'impôt sur le revenu, 1960
Timbres de quittances et chèques, 902

Acte de l'Amérique britannique du Nord:

Projet de modification, 285, 309

Affaires extérieures:

Accord Anglo-Allemand, 1542
Appointements, dépenses casuelles, 3821
Assainissement des platières Kootenay, 3271
Assurances maritimes, 4353, rapport, 4703
Barrage de Morrisburg, 352
Bureau du Gouvernement à Genève, 1581, 1625
Canal d'assainissement de Chicago, 355, 3325
Canalisation du Saint-Laurent, 1053, 1054, 2122, 2185, 2444, 3769
Captivité du Dr Béland, 3470, 4424
Conventions internationales, 545
Conférence impériale, 224
Conférence provinciale, 3268
Détournement des eaux des Grands lacs, 579
Développement hydraulique du fleuve Saint-Jean, 3272
Droit d'exportation sur l'énergie électrique, 3465
Embargo sur les pommes de terre, 651
Evacuation de la zone de Cologne, 355
Exportation de l'énergie électrique, 3324, 3326-3378, 3465, 3474, 3727, 3835, 4237-4277
Frontière du Rhin, 3943, 4002, 4056
Ile Wrangel, 3017
Immigration asiatique, 2045, 3528
Impôts fédéraux et provinciaux, 902
Merger de compagnies d'exploitation hydraulique, 4112

Affaires extérieures—*Fin*

Naturalisation (Loi de), 591, 896, 957, 2246
Nomination au Conseil impérial, 4661
Pacte de sécurité, 3474, 4571, 4705, 4822
Prêts à la Grèce et à la Roumanie, 2308
Propriété foncière des aubains au Japon, 1626
Protocole de Genève, 223, 1044
Représentant canadien aux Etats-Unis, 3271, 4708
Ressources naturelles de l'Ouest, 642
Singapour, base navale, 224, 285
Société des Nations, délégation, 1198
Société des Nations, crédits, 5028
Statut du Canada, 3582
Taxe sur l'essence, 646
Terre-Neuve et la conférence Canada-Antilles, 4707
Territoire du Nord-Ouest et terre de Rupert, 413
Traité avec l'Australie, 1139, 1333, 1517, 1704, 2051, 2073, 2244, 2305, 2444, 3017, 3272, 3943, 4494, 4624, 4760
Traité pour la chasse pélagique du phoque, 3582
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 697
Traité avec les Etats-Unis, narcotiques, 353, 706
Traité avec les Etats-Unis, délimitation des frontières, 2728
Traité avec les Etats-Unis, lac des Bois, 2730, 2827, 4227, 4499
Traité avec la Finlande, 3973, 3155, 3304, 3325
Traités avec les Pays-Bas, 224, 3073, 3166, 3304, 3474
Traités et convention, 224
Traités, (Ratifications de), 506
Traité des sept puissances, 1639
Transports de terres du Dominion aux provinces, 413
Troubles en Chine, 4613.

Affaires indiennes:

Blé de la réserve des Pieds-Noirs, 1859
Grenon (A. V.), 1147
Indiens, crédits, 4965
Indiens Piégans, 4225, 4953
Loi des Indiens, 460
Pétition des Indiens Piégans, 4186

Affaires indiennes—*Fin*
Réserve de Saddle-Lake, 2184, 2247, 3726
Secours à des agents, 2579

Agriculture:
Classement du beurre et du fromage, 1637
Classement des œufs, 1016
Classificateurs et inspecteurs du département de l'Agriculture, 4227
Commissaire de l'Institut, 1048
Crédits affectés à l'agriculture et chômage, 1255
Divers crédits, 5023
Elevage des chevaux, 2763
Embargo sur les pommes de terre, 898, 1012
Entomologie, 3249
Entrepôts frigorifiques, 275, 4947
Expériences de déshydratation, 379
Exposition royale d'hiver, 1254
Fermes expérimentales, 797
Ferme expérimentale d'Ottawa, 2335
Fonctionnaires, 1014
Fonctionnaires parlant français à l'exposition de Wembley, 3129
Gazette agricole, 1256
Gouvernement anglais et le bétail canadien, 4866
Importation d'œufs, 1630
Importation de porcs, 1333
Industrie animale, 384
Industrie fruitière, 355
Industrie laitière, 234
Industrie laitière, (Conférence de l'), 1047
Industrie laitière, (Infraction à la loi de l'), 517
Institut international, 3263
Loi sur les animaux et leurs produits, 1454
Loi des animaux de ferme et de leurs produits, 2976, 3750
Loi des épizooties, 3470, 3532, 3757
Loi des fruits, 1517, 3040, 3757, 4119, 4188, 4292
Loi relative aux produits laitiers, 1454, 2760, 2872, 2971, 3475, 3603, 3745
Loi relative aux plantes-racines potagères, 1455, 3037, 3479
Loi relative aux viandes et conserves, 1454, 2761, 2876, 3040, 3480, 3745
Œufs, volaille et bestiaux, Nouveau-Brunswick, 407
Personnel et traitement, 280, 3129
Plantes-racines, 4355
Police sanitaire des animaux, 1541
Poudres insecticides, etc., 281
Rapport du docteur Tory, 3128
Rapport du marché aux bestiaux, 2185
Rouille du blé, enquête, 547

Agriculture—*Fin*
Santé des animaux, 872, 894
Semences, 376
Troupeaux certifiés, 2186

Anderson (F. R.), 1859

Anderson (R. K.) Halton:
Appointements, Travaux publics, 856
Bureau de la statistique, 3194
Commission canadienne du blé, 1630
Discours du trône, 86
Eaux gazeuses, 2604
Expériences de déshydratation, crédit, 382
Hôpitaux de marine, 3598
Immigrants refusés à la frontière, 649
Importation et réexportation des porcs, 1455
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3584
Loi sur les revenus de guerre, 3118
Quarantaine, crédit, 3599
Règlement des dettes de guerre, 2915
Service topographique, 3240
Tarif douanier, 3078
Traité avec l'Australie, 2073, 4650
Traitements, R.C.S., 3125

Archambault (Joseph) Chambly-Verchères:
Budget, 2186
Canalisation du Saint-Laurent, 2185, 2444
Code criminel, 3986
Compagnie John T. Russell, brevet, 4492
Election, projet de loi, 349
Emondation du Compte rendu, 2244
Fait personnel, 2243
Loi des chemins de fer, 4468
Loi des élections, 4561
Paris de courses, amendement, 694
Privilèges et élections, rapport, 4412
Règlement, budget, 2675
Séances du comité des privilèges et élections, 4109

Arthurs (James) Parry Sound:
Achats de charbon, Tuxedo, 749
Appointements, etc., travail, 1247
Appointements, immigration, 3389
Approvisionnement de charbon, district militaire n° 10, 651
Budget, 2371
Canada is Coming through, 224
Commission d'établissement des soldats, 2580
Fait personnel, Murdock, 2400
Fonds de cantines et pensions militaires, 591, 2754
Frets maritimes, 1336
Grenon (M. V.), 2445
Industrie laitière, crédit, 246

Arthurs (James)—*Fin*
Loi des grains, crédit, 616
Loi des pensions, 2749, 2840
Nipissing-Central, 2185
Pénitencier de Stoney Mountain, 746
Pensions militaires, 281, 648, 777, 833, 1526, 4788
Personnel administratif, 224
Publications du ministère du Travail, 4910
Prime aux industries, 595
Service maritime et fluvial, crédit, 2956
Stone et Smithsen, (entreprise), 648
Vente d'immeubles, Défense nationale, 2048
Walker (G.), 1141

Assurance mutuelle du Canada (Cie d'), 2424

Baldwin, (W. K.) Stanstead:
Appointements, Immigration, 3395
Budget, 1575
Exportation de l'énergie électrique, 3364
Loi des grains, 3032

Bancroft (L. P.) Selkirk:
Budget, 1660
Canal de Netley, 3378, 3934
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2785
Chenal du Saint-Laurent, 2983
Concession de bois à pâte, Manitboa, 4055, 4785
Etablissement agricole des soldats, 4615
Etablissement des soldats, 285, 2246
Fleuve Fraser, industries riveraines, 4034
Loi des grains, 4601
Loi des terres fédérales, 3186
Parcs et terres fédérales, 4094
Piscifacture de la rivière Dauphin, 3007-3008
Poisson frais, meilleure méthode de distribution, 3897
Soldats-colons, Manitoba, 650
Terres des soldats, 2916
Tourisme et élections, 3801

Baxter (L'hon. J. B. M.) St-Jean (N.-B.)
Aide temporaire aux marins, 2959
Ajournement de l'Ascension, 3154
Architectes de la marine, 3000, 3001
Certificats de capitaine, juridiction des tribunaux canadiens, 2958
Code criminel, 4199
Construction de phares et balisage, 2994
Développement hydraulique du fleuve Saint-Jean, 3132
Digue de l'île Partridge, 4280
Discours du trône, 217
Ecoles de navigation, 2958
Egalité des sexes en matière de divorce, 559

Baxter (L'hon. J. B. M.)—*Fin*
Embranchement Centreville-Andover, 2974
Employés des chemins de fer Nationaux-Canadiens, projet de loi, 3723
Exportation de l'énergie électrique, 4255
Frais d'administration, Finances, 4139
Immigration, 4143
Indemnité des déposants de la Home Bank, 4011
Laurentian (Réparations au), 1513
Loi des animaux de ferme et leurs produits, 3751
Loi de la Cour Suprême, 3736
Loi des douanes, 3761
Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 3324, 4059
Loi sur l'industrie laitière, 3748
Mineurs au Cap-Breton, 1054
Naturalité canadienne, 3150
Pénitencier de Dorchester, 2047
Pensions de pilotes, 2996
Quilty (L'affaire), 3279-3283
Recherches astronomiques, 3299
Règlement de la Chambre (Rappel au), 3021
Revision du tarif, 3811
Secours à des agents du département des Affaires Indiennes, 2579
Service de bouées, Pugwash, 547
Service radiotélégraphique, 2970
Traité avec la Finlande, 3162, 3304
Traité avec les Pays-Bas, 3306

Beaubien (Arthur-Lucien) Provencher:
Budget, 2496, rectification, 1886
Code criminel, 4195
Etablissement agricole des soldats, 4620
Inondations au Manitoba, 4354
Loi des élections, 4571
Loi des grains, 3029, 4689, 4729
Loi de naturalisation, 1703
Loi des pensions, 2842
Naturalisation, 3148
Port de Québec, 3877
Prime aux industries, 601
Routes (Les grandes), 709, 1333
Santé des animaux, 885

Begg (Le colonel G. B.), 3601

Béland (L'hon. Henri-Sévérin) ministre de la Santé publique et du Rétablissement des soldats
Budget, sucre, 2179
Coderre (M. le juge), 1399
Commission du port de Québec, 3643
Conseiller des soldats, 1539

Béland (L'hon. Henri-Sévérin)—*Fin*
Crédits affectés aux fins de la santé publique, 1142
Edifices et outillages orthopédiques, 2914
Explication sur un fait personnel, 2121
Fonctionnaires permanents du R.C.S., 2878
Fonds de cantines, 548, 590, 591, 773, 833, 1198, 1475, 1521, 2749, 4786
Frais d'administration du R.C.S., 4205
Hôpital d'isolement, Vancouver, 1142
Hôpitaux de marine, 3593
Inspection médicale des immigrants, 5012
Loi électorale, 4893
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 2440, 3584, 3667
Loi des pensions, 1514, 2749, 2828, 4692
Lois des aliments et des drogues, 3592
McLean (Alexander), 3153
Médecins à l'hôpital de Camp-Hill, 1860
Mercredi des cendres, 404
Observance du règlement pour l'emploi des deux langues, 858
Pensions (Rapport sur la loi des), 548
Pensions aux vétérans, 281, 956, 1199, 4787
Pollution des eaux limitrophes, 3593
Quarantaine, 3199
Ralston (Colonel J. L.), 1282, 3885
Rétablissement civil des soldats, frais d'administration, 3122
Retraite de deux fonctionnaires de la Chambre des Communes, 4989
Secours aux chômeurs anciens combattants, 5014
Secours aux marins malades, 1255
Standardisation de la crème glacée, 1282
Traité avec les Etats-Unis (contrebande), 701

Best (W. L.), 2879

Bibliothèque du Parlement:
Aménagement, catalogue, local, 4864

Binet (Morton S.), 3602

Bird (Thomas William) Nelson:
Baie d'Hudson (Chemin de fer de la), 546, 2814
Budget, 2660
Fermes expérimentales, 806
Frets maritimes, 1373
Industrie laitière, crédit, 243
Loi des chemins de fer, 4461
Loi sur le divorce, 3849
Mines, recherches de gisements, 3226
Pari de courses, 683
Pensions aux fonctionnaires, 4614
Prime aux industries, 604
Rappel au Règlement, 667
Règlement de la Chambre (Revision du) 424
Zone minérale du Pas, 1400

Black (William Anderson) Halifax:
Borden (Colonel A.-H.), 4110
Budget, 2764
Dragage à Malagash, 1017
Edifices et outillages orthopédiques, 2913
Elévateur d'Halifax, 3056, 3470
Envois de bétail par la marine marchande, 1146
Forsythe et Davison, 4054
Fortier, (L.-M.), 2307
Indemnité des déposants de la Home Bank, 3950
Marine marchande, 896, 1147, 1254
Médecins de l'hôpital de Camp Hill, 1860
Mineurs du Cap-Breton, 1331, 1640
Quai de Dartmouth, 1144, 1147, 1540
Quai du Grand-Etang, 908
Quai de Sheet Harbour, 2581
Ralston (Colonel J. L.), 1282, 1630
Receveur de la poste (Glace Bay), 1739
Rivières de la Nouvelle-Ecosse, enlèvement d'obstacles, 3889
Réparations de guerre, 3016
Terminus d'Halifax, 2605

Black (William) Huron-Sud:
Budget, 2087

Black (Georges) Yukon:
Bureau de poste de Vancouver, 2185, 3128, 4354, 4422
Bureau international du Travail, 2765
Commissaire de l'or, 223
Commission du port de Vancouver, 1514, 1705
Conseillers des soldats, 1539
Crédits de la Colombie attribués au Yukon, 5040
Edifice de l'Etat à Vancouver, 1635, 1960
Elévateur Spillers, 3217
Exportation de l'or, 3238
Fonds des cantines, 790, 1492, 2750
Frais d'administration, (R.C.S.), 4221
Gale (R. H.), 908, 3268
Gendarmerie à cheval et la rébellion du Nord-Ouest, 3831
Inondation au Yukon, 3272
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3852
Impôt sur le revenu, (exemptions), 749, 908
Impôt sur le revenu des fonctionnaires du Yukon, 3325, 3886, 4424
Intérieur, personnel, 3298
Keno City. (Emplacement de), 1019
Loi des élections, 4537, 4895
Loi d'établissement des soldats, 3563
Loi des pensions, 2830
Loi de tempérance, 4792
Opérations de la Monnaie, 2764

Black (Georges)—*Fin*
Propriété riveraine, Vancouver 749, 1019
Quartz au Yukon (Extraction du), 307, 540, 578
Radiotéléphonie (La) et le chemin de fer National-Canadien, 406
Recherches de gisements miniers dans le Yukon, 3241
Récompense à la gendarmerie en service lors de la rébellion ou Nord-Ouest, 4227
Réfection de travaux publics détruits par l'inondation, 4998
Remboursement de frais pour demande de divorce, 4186
Renvoi d'un projet de loi, 579
Service topographique, 4072
Soldats, paie, 3379, 4785
Tarif douanier, 3095
Télégraphes et téléphones du Yukon, 4484
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 704
Traité du flétan avec les Etats-Unis, 1739
Troupeau de bisons au Yukon, 2307

Blacquière (Levi), 4228

Boivin (Georges-Henri) Shefford:
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4533
Loi des élections, 4534

Borden (Colonel A. H.), 4110

Bouchard (Georges) Kamouraska):
Budget, 2175
Concrete Surfacing Machinery Co., 114
Elevage des chevaux, 2763

Boucher (Aimé) Yamaska:
Budget, 2129

Bourassa (Joseph Boutin) Lévis:
Cale sèche Champlain à Lauzon, 1254
Clarke Steamship Co., 2878
Fabrique de chaussures, 408
Guenet (Alfred), 2915

Bowen (Fred. W.) Durham:
Chevalier de Pythias du Canada, 1842

Boys (William Alves) Simcoe-Sud:
Affaires de la Chambre, 746
Blind River, dragage, 3408
Budget, 2686
Bureau de poste, Loretteville, 646
Bureau de poste, Shediac, 646
Camp Borden, 2308
Chambre des communes, nouvelle disposition des sièges, 4517
Chenal du Saint-Laurent, 2986

Boys (William Alves)—*Fin*
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2425
Code criminel, 4195
Edifices publics, Ottawa, éclairage, 4479
Embranchement Turtleford, 3310
Employés des postes, 3729
Enlèvement d'obstacles dans les eaux navigables, 2960
Favoritisme, 857
Fonds des cantines, 791
Frets maritimes, 1217, 1390
Gazette du Travail, correspondants, 1250
Grondines, quai, 3903
Hôpitaux de marine, 3994
Immigration et Colonisation, appointements, 3386
Industrie fruitière, 358
Intérieur, personnel, 3293
Loi des animaux et leurs produits, 3754
Loi des chemins de fer, 3529
Loi des compagnies de prêt, 3532
Loi des douanes, 3759
Loi des élections, 4546, 4573
Loi des fruits, 3757
Loi sur l'industrie laitière, 3612, 3746
Loi des pensions, 2838
Loi sur les revenus de guerre, 3105
Loi des territoires du Nord-Ouest, 3758
London Mutual Fire Insurance Company, 3909
Marconi Wireless Telegraph Company, 1842
Marine marchande, 547, 645
Postes, personnel, 230
Projet de loi de la Home Bank, 4753
Question de privilège, 2700
Tourbe, fabrication, 3225
Traité avec les Pays-Bas, 3304

Brethen (Georges Arthur) Peterborough-Est:
Auditeur général, 4932
Budget, 2602, 2606
Canal de la Trent, 4053
Code criminel, 4193
Industrie animale, crédit, 396
Loi électorale, 4888
Nouveaux édifices publics, 4947
Rappel au Règlement, 3864
Santé des animaux, 873
Service de la poste rurale, 3130
Tarif douanier, 3077

Bristol (L'honorable Edmund) Toronto-Centre):
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 330
Canal sanitaire de Chicago, 4232
Exportation de l'énergie électrique, 3333
Frets maritimes, 739

Bristol (L'hon. Edmund)—*Fin*
Inspection des poids et mesures, 3497
Mineurs du Cap-Breton, 1638
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 525
Revision du tarif, 3802

British Consolidated Insurance Company, 3100

British Oriental Grain Company, 1258

Brown (J. Livingstone) Lisgar:
Billets du Dominion, 3017
Budget, 1977
Bureau de la statistique, crédits, 3192
Canal de Welland, 4823
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2808
Chenal du Saint-Laurent, 2989
Cie T.S.F. Marconi, 1225
Code criminel, 3987
Commission du port de Québec, 3656
Distribution du rapport du recensement, 3154
Edifices publics pour l'Ouest comme pour l'Ontario, 4949
Embranchement Avonlea, 2859
Etablissement agricole des soldats, 4616
Chenal maritime du Saint-Laurent, 2989
Fermes expérimentales, 817
Importation de porcs, 1333
Industrie animale, 403
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3951, 4011
Laboratoire et installations pour enrayer les ravages de la rouille et des insectes, 3254
Loi sur le divorce, 3854
Loi des douanes, 3760
Loi des élections, 4534, 4539, 4577
Loi des grains, 616, 4583, 4667, 4716
Loi sur l'industrie laitière, 3606
Loi de naturalisation, 2246
Loi sur les revenus de guerre, 3107
Loi de la gendarmerie à cheval, 3035
Loi des terres fédérales, 3045
Maladies vénériennes, 5013
Naturalisation (Loi de), 591, 896
Naturalité britannique des femmes, 3150
Ouvriers, taux réduits sur les chemins de fer, 4903
Paris de courses, 665
Pénitenciers, utilisation du travail des détenus, 4477
Personnel des comités, 1036
Politique mondiale de la Grande-Bretagne, 3285
Prime aux industries, 607
Réforme du Sénat, 927

Brown (J. Livingstone)—*Fin*
Réforme pénitentiaire, 1264
Service extérieur des postes, 4981
Trafic sur le lac Dauphin (Manitoba), 3932

Bureau (L'honorable Jacques) Trois-Rivières:
Bureau de la douane de Grand'Mère, 1145
Crédits, Douane et Accise, mode de préparation, 506
Dumping, légumes et fruits, 411
Exportations de bois à pâte, 1143
Impôt sur le revenu, formule française, 1514
Marchandises expédiées par les ports des Etats-Unis, 405
Renvoi d'un projet de loi, Affaires indiennes, 579
Traitements, etc., Douanes et Accise, 540

Cahill (F. S.) Pontiac:
Brevet Edgeworth Green, 3909
Cie Canadienne du télégraphe sans fil Marconi, 1114
Commission du port de Toronto, 2849
Exportation de l'énergie électrique, 3362, 3363, 3364, 3365, 3373, 3374, 3375
Exposé annuel du National-Canadien, 2944
Frets maritimes, 1334
Loi sur le divorce, 3860
Traité avec les Pays-Bas, 3304

Caldwell (Thomas W.) Victoria-Carleton (N.-B.):
Administration, Douanes et Accise, 541
Budget des ministères, mode de préparation, 508
Chemin de fer de Calgary et Fernie, 4527
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 3670
Chenal du Saint-Laurent, 2984
Chevaliers de Pythias du Canada, 1843
Commission du port de Québec, 3621
Convention avec la ville d'Ottawa, 3870
Crédit agricole, 4868
Embargo sur les pommes de terre, 898
Embranchement Avonlea, 2861
Embranchement Centreville-Andover, 2975
Embranchements Turtleford, 2743
Etablissement agricole des soldats, 4623
Fonds de pensions sous le régime de la loi Calder, 796
Fonds des centines, 2751
Frais d'administration, Finances, 4133
Gardes-pêche, salaires, 3008
Industrie fruitière, 356
Institut international d'agriculture, 3263
Loi des animaux de ferme et de leurs produits, 2979
Loi d'établissement des soldats, 3536
Loi sur le divorce, 3867

Caldwell (Thomas W.)—*Fin*
Loi des douanes, 3759
Loi des élections, 4534, 4546, 4572
Loi des fruits, 4189
Loi des pensions, 2830
Loi des plantes-racines potagères, 3037
Loi sur l'industrie laitière, 3613
Pensions (Rapport sur la loi des), 547
Piscifacture de Sparkle, 3008
Port de Québec, 3872
Prime aux industries, 598
Publications du département de l'Agriculture, 3260
Rentes viagères pour la vieillesse, 4904
Résolution tendant à confier l''étude des crédits à des comités, 530
Rétablissement civil des soldats, 3123
Subventions aux postes et paquebots, 4015
Tarif douanier, 3075
Tarifs des marchandises, 4295
Traité avec les Pays-Bas, 3305
Travaux publics, Manitoba, 4473
Travaux publics, situation comparée des Provinces maritimes et de l'Ouest, 4522

Calgary and Fernie Railway Company, 4952

Campbell (Milton N.) Mackenzie:
Administration, mode de nomination aux emplois, 850
Auditeur général, crédits, 4935
Automobiles et camions (Réduction de droit sur les), 1182
Bureau de la Statistique, 3194
Canadian Opportunities, 643
Canal de Welland, 4818
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2797
Circulation fiduciaire, 756
Code criminel, 3887, 4194
Commission fédérale du combustible et ses publications, 3235
Commission du port de Québec, 3627
Crédits agricoles, 506, 958, 1905, 4876
Dragage dans les provinces de l'Ouest, 4042
Elévateurs de l'Etat, 3053
Emission de valeurs fictives, 1147
Etablissement agricole des soldats, 4617, 4939
Frets maritimes, 1083
Industrie animale, 400
Industrie laitière, 249
Journalistes à Wembley, 1960
Loi de faillite, 4116
Loi des grains, 633, 4584, 4663, 4723
Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 3103, 3319, 4059
Loi des terres fédérales, 3048, 3187
Maladies vénériennes, 5013
Naturalisation, 3148, 3149

Campbell (Milton N.)—*Fin*
Passage payé à certains immigrants, 3379
Pension à la vieillesse, 4417
Tarif douanier, 3081
Tarifs des marchandises, 4306, 4361

Cannon (Lucien) Dorchester:
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4527
Commission du port de Québec, 3646
Documents relatifs au canal Welland, 3941
Essex Terminal Railway Company, 4526
Exportation de l'énergie électrique, 3328
Frets maritimes, 1386
Inspection de l'électricité et du gaz, crédits, 3211
Loi des douanes, 3178
Loi des élections, 4542, 4896
Loi des grains, 4715
Rappel au Règlement, 4164, 4464, 4686, 4745, 4777
Refonte des Statuts, 5025

Cardin (L'honorable Pierre-Joseph-Arthur) ministre de la Marine et des Pêcheries:
Avances à la commission du port de Québec, 3471
Avocats de la commission du port de Québec, 2913.
Begy (Colonel G. B.), 3601
Binet (Morton S.), 3602
Cap-de-la-Madeleine, quai, 3715
Chasse pélagique du phoque, 3581, 3725
Chenal du Saint-Laurent, 2980
Clauses antidumping, 1768
Commissaires du port de Montréal, 1280
Commission du port de Québec, 1256, 3601, 3621, 4049
Commission du port de Vancouver, 1255, 1514, 1705, 2047
Construction du port de Vancouver, 1958
Contrebande et fraudes, répression, 5020, 5021
Compagnie du parc Saint-Charles, 1738
Délégation en Orient des compagnies du port de Vancouver, 1255
Désastre de la Pointe-Pelée, 2827
Dette de la commission du port de Vancouver, 1254
Drawbacks, 1959
Droit d'accise sur le tabac, 4611
Droit du timbre, 3154
Echelles à poisson, 3887
Edifice public, Vancouver, 1960
Elévateur n° 3, Montréal, 1012
Elévateur n° 1, Vancouver, 1047
Elévateur n° 2, Vancouver, 1141
Elévateur n° 3, Vancouver, 3601
Elévateur Spillers, de Vancouver, 3724
Elévateurs du port de Vancouver, 2047

Cardin (L'hon. Pierre-Joseph-Arthur)—*Suite*
Employés de la commission du port de Vancouver, 1958
Entrepôt frigorifique, Montréal, 1011
Expédition de poissons aux Etats-Unis, 906
Exportations de blé, 283
Frets maritimes, correspondance, 1043
Fromage Kraft, 3468
Gale (R. H.), 3269
Gros Cap n° 1 (Achat du), 1737
Hickey (Peter), 1739
Huîtrières de l'île du Prince-Edouard, 1043
Impôt sur le revenu et les fonctionnaires au Yukon, 4424
Importation de pommes de terre des Etats-Unis, 3130
Lachine, quaiage, 3905
Lapointe, douanier, 4609
Laurentian (Réparations au), 1513
Loi d'accise, 4229, 4511
Loi des douanes, 3463, 3759, 4001, 4513
Loi de l'impôt sur le revenu, 3463, 3469
Loi de la taxe sur les profits d'affaires, 3469
Machines de meunerie, 1515
Margaree Fish Association, 1515
Marine et Pêcheries, personnel, appointements, 3000 3009, 3011, 3012
Marine et Pêcheries, recettes et dépenses (1923-1924), 4351
Marysville, échelle à poisson, 3891
McCoy (Ernest), 3726
Pensions des pilotes, 2996
Perception de l'impôt sur les ventes, 1959
Perception de l'impôt sur les revenus, 2915
Permis de pêche, 1515
Poissons des Provinces maritimes, 1018
Pommes de terre (Importation des), 285
Ports de douane, Saskatchewan, 3269
Port de Québec, 3872
Port de Québec et terrains de Saint-Colomban de Sillery, 3834
Port secondaire de douane de Drumheller, 3380
Préférence anglaise sur le sucre, 3269
Propriété du Gouvernement à Vancouver, 3470
Propriété riveraine à Vancouver, 749
Recettes des douanes en 1925, 2306
Remboursement du droit antidumping, 4008, 4414
Remboursement d'impôts, 2305
Remises de droits sur le fromage, 3154
Remises de l'impôt sur le revenu, etc., 1960
Remises de la taxe sur les ventes, 1959
Service de bouées, Pugwash, 547
Service radiotélégraphique, 3966
Sorel, amélioration du port, 3917
Steamers et brise-glaces, réparations, 2954-2958
Tabac étranger, importation, 1093
Tarif sur le sucre, 2442
Traité de la chasse pélagique du phoque, 1738, 1768, 2306
Traité avec les Etats-Unis, 4227,4499

Cardin (L'hon. Pierre-Joseph-Arthur)—*Fin*
Vapeurs *Canadian Scottish* et *Canadian British*, 3724
Vapeur *Murray Stewart*, 2051
Violation de la loi de tempérance, 2050

Carmichael (Archibald M.) Kindersley:
Bibliothèque et Chambre des communes, 4864
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2428
Coleville, Kerrobert et Kindersley, receveurs de poste, 221
Dérivation des eaux des lacs par Chicago, 2983
Divorce (Loi sur le), 557, 3854
Frais d'administration, Finances, 4120
Loi des élections, 4552
Loi des terres fédérales, 3049
Solde et paie des miliciens, 4858

Carroll (William F.) Cap-Breton-Sud et Richmond:
Approvisionnement de houille, 1191
Budget, 1581
Bureau de poste, Prince Rupert, 648
Bureau de poste, Saskatoon, 648
Conférence sur l'immigration, 906
Emigration et travaux publics, 3411
Employés des postes, 3729
Fait personnel, 956
Fonds des cantines, 778
Gardes-pêche, Provinces maritimes, 3890
Heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1699
Immigrants sans emploi, 1452
Industrie laitière, crédits, 253; conférence, 1047
Inspection des poids et mesures, 3497
Loi des chemins de fer, 3529
Loi des compagnies de prêt, 3532
Loi d'établissement des soldats, 3548
Loi sur l'industrie laitière, 3609
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3589
Pêche au saumon dans la rivière Marguerie, 3890
Perception des taxes, 4290
Réforme du Sénat, 939
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 529
Service des nouvelles, crédits, 613
Service de vapeur, entre Sydney et la baie St-Laurent, 4029
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 494
Travaux publics dans les Provinces maritimes et l'Ontario comparés, 3677

Carruthers (John) Algoma-Est:
Blind River, dragage, 3410
Exposé annuel du National-Canadien, 2953
Immeuble Manuel à Ottawa, 3940
Propriété Keefer à Port-Arthur, 3267
Rhodes (L'honorable E.-N.), 4054

Casgrain (Pierre-François) Charlevoix-Montmorency:

Automobiles et camions (Réduction des droits sur), 1182
Budget, 2516
Bureau de la Statistique, 3190
Divorce (Loi sur le), 575
Loi des élections, 4576
Malbaie, publicité, 3301
Service de vapeur entre la baie Ste-Catherine et Tadoussac, 4027
Tremblement de terre, 1198

Chambre des Communes:

Adjoint au Sergent d'Armes, 3
Affaires de la Chambre, 3765, 3835, 4144
Ajournement, 954, 5050, (de l'Ascension), 3154
Avis de motions, 1332
Bibliothèque, 4864
Chemin de fer de la baie d'Hudson, pétition, 4288
Comité spécial des frets maritimes, 1640, 1686
Comités permanents, 708
Commissaire du port de Toronto, retrait du bill, 1735
Contrebande entre le Canada et les Etats-Unis, 1043
Crédits, fixation de la discussion, 221
Décorum de la Chambre, 3943
Demande de documents, 1961, 3112, 4188, 2246, 4497, 4706, 4784, 4955
Dépôt de rapports, 4, 47
Députés décédés, hommages, 3, 2761, 3461
Deuil de M. l'Orateur, 6, 139
Elévateur d'Owen Sound, 3584
Emendation du Compte rendu, 2244
Entrée libre de la Chambre, 1519
Explication à propos de crédits, 3481
Explication sur un fait personnel, 2121
Fait personnel, M. Manion, 2243
Fait personnel, M. Murdock, 2399
Fait personnel, M. Guthrie, 4612
Fait personnel, 3472, 3528, 3667
Fête du roi, 3726
Forme de la réponse donnée à une question, 1862
Greffier et sous-greffier, nominations, 1
Heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1699
Heure d'été, 2246
Interprétation du Règlement, 4229
Lettre de remerciements de Mme T. H. Thompson, 4347
Loi des fruits, message du Sénat, 4412
Mercredi des cendres, 404
Message du secrétaire du Gouverneur général, 5050

Chambre des Communes—*Fin*

Message du Sénat relatif à la convention du lac des Bois, 3152
Messages du Sénat, 4952
Observance de la règle relative à l'emploi des deux langues, 858
Ordres de la session (1924), 1140.
Ordres pour dépôt de documents, 1332
Personnel de la Chambre, 4784
Personnel des comités, 1030
Pétitions, frets maritimes, 1011
Présentation de députés, 1, 109
Priorité accordée au bill n° 4, 4054
Questions, jours réservés, 522
Question de privilège et de règlement, 1903
Question de privilège (Johnston), 2242
Question de privilège, 2700, 3380, 3942
Quorum du comité des comptes publics, 1767
Radiation de deux projets de loi, 3765
Rapport sur la loi du droit d'auteur, 2440
Rectification, 1905
Rectification du compte rendu, 1864
Rectification par M. Ethier, 3382
Remise d'honoraires supplémentaires, 4487
Remboursement de frais de divorce, 4704
Remboursement des frais d'un bill privé, 4953
Renvoi d'un projet de loi (Postes), 578
Renvoi d'un projet de loi (Affaires Indiennes), 579
Renvoi d'un projet de loi, 1481, 4205
Réponses aux questions, 773, 4055
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 523
Retraite de deux fonctionnaires de la Chambre des communes, 4989
Revision du Règlement de la Chambre, 413, 3666, 3834, 4613
Revision des règlements, comité, 746
Sanction royale, 1279, 4183, 4204
Séances, de l'Ascension et de la Fête Victoria, 3582
Séances du comité des privilèges et élections, 4109
Séances du lundi, 2826,
Séances du matin, 4186, 4226, 4288, 4496
Séances du mercredi, 186, 1048, 3407, 3834
Séances du samedi, 4421
Sténographes des députés, 2916
Stewart (L'honorable Ch.), explication sur un fait personnel, 3727
Traducteurs, 3470
Travaux de la Chambre, 4059, 4569
Vacances de sièges, 1
Vacances de Pâques, 1333, 1699

Chaplin (J. D.) Lincoln:

Budget, 1910
Canal de la Trent, 4826

Chaplin (J. D.)—*Fin*
Cataract-Power Company, 308
Industrie fruitière, 370
Industrie laitière, 253
Loi des grains, 4601
Loi sur les revenus de guerre, 3107
Postes, emploi de machines, 226
Primes aux industries, 599
Publicité du Gouvernement dans les journaux, 1145
Receveur de poste de Glace-Bay, 901
Salaires des employés du Canadien-National, 908
Traité avec l'Australie, 4634, 4776
Traité avec la Finlande, 3161
Traité avec les Pays-Bas, 3167

Charters (Samuel) Peel:
Achats de charbon du district militaire n° 10, 1626, 1637

Chemins de fer et Canaux:
Accord du Pas du Nid-de-Corbeau, 2915
Appartements au Château Laurier, 3725
Approvisionnement d'eau du National-Canadien, 651
British Petroleum, puits n° 4, 3724
Bureaux à Toronto, 4055
Bureaux du Réseau de l'Etat à Sudbury, 908
Canal de Cornwall, 3601
Canal de la Trent, 5053
Canal Welland, 3468
Canaux, crédits, 4797
Cataract-Power Company, 308
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4287, 4527, 4743
Chemin de fer Caraquet et Gulf Shore, 771
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 546, 1957, 2184, 2766, 4002
Chemin de fer de Rouyn, 1198, 4111
Chemin de fer Edmonton, Dunvegan and British Columbia, 4055
Chemin de fer Joliette et Northern, 1843
Chemin de fer National et Marine marchande, crédits, 770
Chemin de fer Saint-Jean et Québec, 1257, 1739, 2826
Colonisation, 412
Dette et recettes du chemin de fer National, 4227
Dette du réseau National, 1144, 2183
Dominion Oxygen Co., (Ltd.), 4052
Edifice du National-Canadien à Toronto, 3726, 4352
Elévateurs à grain, 3016
Embranchement Avonlea, 1454, 2745, 2858
Embranchement, Centreville-Andover, 2973
Embranchement China Clay, 3602, 3729, 3835

Chemins de fer et Canaux—*Suite*
Embranchement Bengough-Willowbunch, 1453, 2862, 3311
Embranchement de Rouyn, 1282, 2444
Embranchement de Kamloops-Kelowna, 355, 649
Embranchement du Réseau de l'Etat, 773, 1083, 2740
Embranchement Sunnybrae et Guysborough, 4235, 4292, 4473
Embranchement Turtleford, 2741, 2853, 3309
Envois de bétail par la marine marchande, 1146
Essex Terminal Railway, 4526, 4742
Exposé annuel des chemins de fer Nationaux, 2009, 2880, 2916
Exploitation des chemins de fer nationaux (résultats), 282
Farrel (Docteur Edward), 2579
Frets du National-Canadien, 1629
Fisher (John R.), 2876
Fusionnement des chemins de fer, 4953
Gaston (Georges A.), 4350
Gratifications à certains fonctionnaires du National-Canadien, 2335
Gratifications à certains fonctionnaires du Grand-Tronc, 2765
Havre de Port-Nelson, 771
Hôtel Scribe, 1046, 3726
Houille d'Alberta, 4614, 4784
Houille pour le National-Canadien, 1143
Immeuble Manuel à Ottawa, 3940
Indemnités aux employés du National-Canadien, 3833, 4051
Industries riveraines, 1862
Jugement de la Cour Suprême, accord du Nid-de-Corbeau, 545
Ligne télégraphique Chicoutimi-Saguenay, 4611
Loi des chemins de fer, 1330, 3528, 4424
Loi relative aux prix de transport, 3940
Manitoba and Northwest Railway, 858, 898, 1356
Marchandises transportées à Portland, 307
Marine de l'Etat et le charbon des Etats-Unis, 1398
Marine marchande, 279, 645, 896, 1147, 1254, 2914
Matériel roulant du réseau national, 282, 2184, 3016
Médecins-conseils du National-Canadien, 2443
Messageries du National-Canadien, Trois-Pistoles, 2877
National-Canadien, 1959
National-Canadien et Township de Neebing, 4109
Nipissing-Central, 2185

Chemins de fer et Canaux—*Suite*
Pétrole de Wainwright et les chemins de fer Nationaux, 3469
Pompes à incendie du National-Canadien, 1255
Pont Victoria, Montréal, 2879
Postes d'émission du National-Canadien, 4109, 1631, 2047
Prix de transport par chemin de fer, 3885
Projet de loi, 404, 3463
Radiotéléphonie, 406
Rampes de chemins de fer, 3017
Recettes (trafic-marchandises), 1280, 1398, 3831, 3851
Remboursement de droits sur un bill, 4421
Renseignements, 406
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 308, 506, 591, 772, 897, 1054, 1333, 1626, 1638, 1739, 2051, 2121, 2400
Salaires des employés, 908, 1146
Secours à un employé, 3017
Service de messageries, 1626
Station d'Amqui 4784
Station de Sainte-Florence, 4111
Statistiques relatives au National-Canadien, 2765
Tarifs des chemins de fer, 3018, 4054
Tarif de transport de bestiaux, 4290
Tarif des montagnes, 540, résolution, 430
Tarif de transport des marchandises, 1094, 3154, 3271, 3835, 4292, 4355
Télégraphes, recettes et dépenses, 413
Terminus d'Halifax, 2605
Terrain de golf, Parc Jasper, 510
Terrain de golf, Minaki, 510
Terrain du National-Canadien, 2764
Tonnage des marchandises transportées, 2579
Toronto Terminals Railways Company, 540, 1094, 1283, 3463, 3530
Trafic-marchandises productif des chemins de fer, 1280
Trains de voyageurs, circulation, 413
Traitement des employés du National-Canadien, 411, 650, 3015, 3269
Transbordement des marchandises sur les chemins de fer Nationaux, 3725
Translation de machines de la Rivière du Loup à Saint-Malo, 3466
Transport de produits, 1142
Transport des fonctionnaires, 1257, 1339
Transport gratuit, 2050
Transports effectués par le National-Canadien, 2047
Traverses créosotées, 3468
Usines du National-Canadien (Saint-Malo), 2913
Viaduc de Toronto, 959

Chemins de fer et Canaux—*Fin*
Wagons particuliers du National-Canadien, 2441, 2580, 2764, 2877
Wagons vides du National-Canadien, 1398

Chevaliers de Pythias du Canada, 1842

Chevrier (E. R. E.) Ottawa:
Budget, 2432
Concrete surfacing Machinery Co., 1140
Conseils Whitley, 2436
Droit d'auteur, 86, 342
Personnel administratif, 2433
Voyage de l'Afrique du Sud, 2437, 2445

Chisholm (Alexander W.) Inverness:
Achat des hôtels de ville de Fergus et Elora, 2444
Grand-Etang, réparations aux jetées, 3450

Church (Thomas Langton) Toronto-Nord:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 296
Adolescents dans les pénitenciers, 4423
Approvisionnement de houille, 1188
Barrage de Morrisburg, 352
Budget, 2134
Bureau du Gouvernement à Toronto, 3603
Camp Borden, 2335
Camp d'instruction militaire, 2580
Canal d'assainissement de Chicago, 355
Canal de Welland, 4801
Chômage (conférence du), 353
Chômage dans l'Ontario, 650
Coalitions (Enquête sur les), 515
Commerce avec l'Allemagne, 2605
Commission du port de Toronto, 2848
Crédits affectés à l'agriculture et au chômage, 1255
Crédits affectés aux fins de la santé publique, 1142
Déficit d'énergie électrique de l'Ontario, 3834
Désastre de la Pointe-Pelée, 2827
Détournement des eaux des Grands lacs, 579
Différends industriels, 1048, 3133
District militaire n° 2, 1631
Drapeau national, 4351, 4611
Douane, installation insuffisante à Toronto, 542
Droit d'exportation sur l'énergie électrique, 3465
Elévateurs pour l'Ontario, 3050
Emigration dans les limites de l'empire, 4144
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4231
Exportation de l'énergie électrique, 3340-3348, 4257-4263
Exposition agricole d'hiver de Toronto, 829
Fonds de cantines, 1484, 1535
Frets maritimes, 1350
Houille d"Alberta, 4784

Church (Thomas Langton)—*Fin*
Immigrants sans emploi, 1439
Immigration au pays, 308
Immigration, dépenses, 646
Impôts fédéraux et provinciaux, 902, 1016
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 2971, 4014, 4228, 4352
Instruction des cadets, crédits, 4841
Interprétation du règlement, 4229
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, 4352
Loi de 1919 sur les chemins de fer, projet, 1330
Loi des animaux de ferme et de leurs produits, 2979
Loi des commissaires du port de Toronto, 1929
Loi des chemins de fer, 4439
Loi des grains, 4685
Loi des pensions, 2829
Loi des postes, projet, 354
Loi des prisons et des maisons de réforme, 4499
Loi d'établissement des soldats, 3574
Loi de tempérance, 4233
Loi du travail des aubains, 2440
Loi sur l'industrie laitière, 3604, 3609
Marins malades (Secours aux), 1255
Nominations dans le service civil à Toronto, 1637
Paris de courses, 688
Pensions de vieillesse 409, rapport, 4413, 4424
Personnel des comités, 1034
Population des circonscriptions d'Ontario, 1632
Projet de loi de la Home Bank, 4759
Recettes de l'Etat à Toronto, 650
Recettes postales provenant des journaux, 522
Reclassement du personnel du service civil, 2876
Réforme du régime pénitentiaire, 4422
Remboursement de frais de divorce, 4704
Renvoi d'un projet de loi (Postes), 579
Routes (Grandes), Ontario, 772
Sans-Travail (Secours aux), 353
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 470
Tarif douanier 3075
Taxe sur les amusements, 904
Taxe sur la gazoline, 646, 904
Tombes des soldats en France, 409
Toronto (Port de), finances, 4521
Vente de houille canadienne, 2440
Vétérans dans les pénitenciers, 4423
Viaduc de Toronto et l'immigration, 1703

Clark (John Arthur) Burrard:
Canadiens émigrés aux Etats-Unis (Retour au pays de) 3390

Clark (John Arthur)—*Fin*
Commission du port de Québec, 3625
Demande de renseignements, 4497
Dette de la commission du port de Vancouver, 1254
Dragage en régie et dragage à l'entreprise, 4175
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4231
Exportation de grain, 409
Exportations, produits forestiers, 281
Fonds des cantines, 774, 1476, 1519, 4787
Frets maritimes, 960
Hôpitaux de marine, 3594
Immigration, Canada et Etats-Unis comparés, 4175
Instruction militaire, 3274
Loi des grains, 638
Loi des pensions, 2828
Loi de tempérance, 4234, 4790
Marchandises expédiées par les ports des Etats-Unis, 405
Marine de l'Etat et charbon des Etats-Unis, 1398
Pensions militaires, 592, 1198, 4858
Postes, service des mandats (opérations et dépenses), 229
Primes aux industries, 595
Rétablissement civil du soldat, frais de l'administration des pensions, 3127
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 531
Ressources naturelles de l'Ouest, 411, 642
Ressources naturelles (Cession des), 1864, 4424
Tarif douanier, 3084
Tarifs des marchandises, 4298
Terres (Cession de) du Dominion aux provinces, 413
Traité australien, 3943, 4775

Comités:
Agriculture, rapport, 771
Banque et Commerce, rapport, 3379, 3382, 3406, 4348
Chemins de fer et marine, 221, 354
Chemins de fer, rapport, 4052, 4109
Comité de sélection, 2
Comité mixte des impressions, rapport, 1699
Comité mixte du restaurant, 307
Comités permanents, rapport, 224
Composition des comités parlementaires, 276
Comptes publics, motion, 4052
Droit d'auteur, comité, 510
Frets maritimes, 1904
Loi des grains, rapport, 4348
Loi d'intérêt privé, rapport, 3525
Mutation, 3769
Mutation dans la composition d'un comité, 3885

Comités—*Fin*

Mutation dans le comité des frets maritimes, 1735
Mutation dans la composition du comité des élections, 3939
Pensions à la vieillesse, rapport, 4412
Privilèges et élections, rapport, 4412
Séances des comités, 4412, 4421
Tarifs maritimes, rapport, 1516, 4783

Commerce:

Assurances sur les élévateurs, 1634
Bureau cinématographique, 3492
Bureau de la statistique (crédit), 3190
Bureau international des tarifs de douane, 3491
Canada is coming through, plaquette, 281
Cedar Rapids Power Company, exportation d'énergie électrique, 1738
Chaussure, commerce, 749
Chaussure, importation, 643
Chaussure, industrie, 283
Chemin de fer National-Canadien, 1631
Clarke Steamship Company, 2878
Comité relatif aux frets maritimes, 3942
Commerce avec l'Allemagne, 2605
Commission d'appel des grains, 647
Commission des grains, 1142, 1143, 1630, 4985
Commission de régie interne, 3
Commission hydroélectrique d'Ontario et exportation de l'énergie électrique, 2877
Commissions royales, 907
Convention Petersen (*Voir* Frets maritimes),
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3482
Criblures des élévateurs, 905
Criblures de grains, 3271, 4110
Distribution du rapport du recensement, 3154
Divers crédits, 4985
Droit d'auteur, 342, 3666, 3722
Eaux gazeuses, 2604
Echantillon de blé, 3129
Elévateur à Prince-Rupert, 3503
Elévateur d'Halifax, 643
Elévateurs du Gouvernement, 3049, 3832
Elévateurs Spillers, 651
Enquête sur les grains, 139, 186, 309, 355, 958, 1516
Exportation de pommes de terre, 3580
Exportation de produits forestiers, 281
Exportation de grains, 409
Exportation d'énergie électrique, 405, 2335, 3265, 3326-3378, 3835, 4056, 4237-4278, 4355, 4424
Exposition de Wembley, 2765
Fabriques de chaussures, 408
Frets maritimes, 110, 138, 186, 339, 354, 709, correspondance, 833, 894, 955, 958, 960, correspondance, 1043, 1055, correspondance, 1093, 1094, correspondance, 1139, 1200, 1284, 1334, 1542, 1735, 1767, 4354, 4412
Génération de l'énergie hydroélectrique, 746
Importations anglaises, 903
Importations de courroies en cuir, 2606

Commerce—*Fin*

Importations de laine, 2606
Importations de produits de la ferme, 907
Importations de verre, 1048
Impression des documents du Gouvernement, 3494
Impressions des documents parlementaires, 3501
Inspection du blé, 2048
Inspection de l'électricité et du gaz, crédits, 3199
Inspection des poids et mesures, 3494
Laboratoire d'essai du grain, 644
Laboratoire de recherches de Winnipeg, 2605
Loi des grains, 616, 834, 1283, 1517, 1639, 1703, 2827, 2915, 3018, 3131, 3273, 4662, 4708, 4582, 4955, jugement, 1634
Loi des primes à l'industrie du cuivre, 1738
Loi sur le droit d'auteur, 4112
Marine marchande, 1254
Permis de réimprimer, 411.
Population des circonscriptions d'Ontario, 1632
Preston (W. T .R.), 1282, 2605
Prime aux industries, 592
Primes sur le pétrole, 590
Publications officielles en langue française, 2051
Publicité du Gouvernement dans les journaux, 1145
Rapports du Dr Birchard, 1512
Rathbone (M.), 4866
Royal Mail Steam Packet Company, 772
Secours à la population des îles Sous-le-Vent, 3503
Service de vapeur entre le Canada et les Antilles, 3517
Service des nouvelles, 610
Statistique démographique, 1630
Subventions aux postes et paquebots, 1958, 4015, 4983
Succursales de fabriques des Etats-Unis en Canada, 285
Sucre brut, 907
Tarif de préférence britannique, 644, 1145
Taxe d'exportation sur l'énergie électrique, 4707
Trafic du chemin de fer National-Canadien, 1512
Traité avec l'Australie, 1333
Transport des grains, National-Canadien, 907
Pacifique-Canadien, 907

Concrete Surfacing Machinery Company, 1140, 1114

Coote (George Gibson) Macleod:

Achats de charbon du district militaire n° 10, 1626
Automobiles et camions (Réduction de droits sur les), 1172
Banque et Commerce, 2440
Banque d'Hamilton, 4708

Coote (George Gibson)—*Suite*
Budget, 2482
Canal de la Trent, 4798
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4534
Coke, fabrication, écoulement, 5019
Commission d'appel des grains, 647
Commission du port de Québec, 3640
Commissions de ports (Travail des), 3004
Crédit agricole et établissement des soldats, 4571
Crédit agricole, 4965
Dépenses des Travaux publics, 4110
Documents relatifs au canal Welland, 3941
Documents relatifs à la banque Royale et à la banque Union, 3941
Echantillons de blé, 3129
Edifices publics, Ottawa, surveillance des abords, 4475
Edifices publics, Ottawa, économies à faire, 4514, 4515
Elévateur à Prince-Rupert, 3517
Emprunt de 164 millions, 3732, 4008
Exportation d'or, 4052
Exportation du blé, 282
Fait personnel, 3667
Immigration et secours aux sans-travail, 3400
Indemnité de guerre, 4505
Indiens, 4969
Industrie fruitière, 366
Indiens Piégans, 460, 4953
Inspection du blé, 2048
Loi de faillite, 4116
Loi d'établissement des soldats, 3569
Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 4057
Loi des animaux et leurs produits, 3753, 3978
Loi électorale, 4571, 4883, 4889
Loi des Indiens, 460
Loi des grains, 625, 4582, 4662, 4709
Loi des terres fédérales, 2868, 3188
Loi sur le revenu de guerre, 3117
Loi sur l'industrie laitière, 3616, 3750
Parcs et terres fédérales, 4090
Percepteur adjoint des douanes (Saint-Léonard), 3016
Pétition des Indiens Piégans, 4186
Port de Québec, 3872
Port Stanley, améliorations et réparations, 3441
Prime aux industries, 594
Protection du bois, arboriculture, etc., 4097, 4100
Rentes viagères, 4904
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 523
Santé des animaux, 883
Service de vapeur entre le Canada et les Antilles, 3518, 3522,
Service radiotélégraphique, 2969

Coote (George Gibson)—*Fin*
Steamers et brise-glaces, entretien, 2958
Tarifs des marchandises, 4303
Tarif douanier, 3080
Traité avec l'Australie, 4494
Vapeur *Canadian Scottish* et *Canadian British*, 3724

Copp (L'honorable Arthur Bliss) Secrétaire d'Etat:
Anderson (F.-R.), 1859
Appointements et dépenses casuelles, secrétariat d'Etat, 3147
Archives, 5028
Canadian Opportunities, 643
Chômeurs (Secours aux), 280
Compagnies de messageries, 2763
Comité relatif à la situation agricole, 1538
Commission du port de Québec, 1768
Commission du service civil, 1627
Commissions Royales, 1140
Comptables vérificateurs, 3468
Correspondance avec la commission du service civil, 3600
Demandes de dépôts de documents, 4188
Droit d'auteur, 346
Edifice public à Vancouver, 1398, 2443
Edifice public à Témiscouata, 3014
Edifices publics, Québec, Ontario, 4946-4950
Edifices publics, Manitoba, Alberta, Colombie-Anglaise, 4951
Elevage des chevaux, 2763
Emission de valeurs fictives, 1150
Employés des chemins de fer Canadien-National, projet de loi, 3723
Entrepôt du département de l'Agriculture, lac Erié, 4947
Examens pour le service administratif, 409
Examens pour le service administratif dans le district de Montréal, 3268
Exportation d'or, 4052
Fermes expérimentales, nouveaux édifices, 4952
Frets maritimes, 1735, 1767
Fromage importé, 3014
Importation de papier d'emballage, 1736
Importations de verre, 1512
Indemnités de guerre, 4503
Ingénieurs topographes, 3464
Lanceurs d'affaires (Loi de protection contre les), 1769
Loi de naturalisation, 1703
Loi des élections fédérales, 3525, 3735, 4525, 4535, 4571, 4879, 4889, 4956, 5049
Loi des secours de guerre, 2508, 2758
Machin (Col. H. A. C.), 3015
Mayberry (Thomas R.), 1860

Copp (L'hon. Arthur Bliss)—*Fin*
Naturalisation des Canadiens de retour au pays, 3398
Nominations au département du Rétablissement des soldats, 1625
Nominations dans le service civil, 1011
Personnel du Rétablissement des soldats, **1640**
Pettigrew (A.), 2764
Placements publics dans le port de Vancouver, 3463
Port de Matane, 5038
Port de Québec, 3602, 4109
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, 4952
Préemption et chemin de fer de la baie d'Hudson, 3468
Preston (W. T. R.), 1538, 1636
Production de documents, 1517
Propriété Keefer à Port-Arthur, 3267
Quais et brise-lames, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, 3692
Radiation de deux projets de loi, 3765
Ralston (Colonel J.-L.), 1630
Recettes et dépenses à Pinhorn, 2334
Remise d'impôts, 1140
Réparations de guerre, 3016, 4228
Revision des traitements des employés civils, 3153
Secours à des agents du département des Affaires Indiennes, 2579
Service de messageries du National-Canadien, 1626
Sous-ministres, 516, 1141, 1498
Sous-ministres, fonctionnaires ayant le rang de, 641
Subventions aux paquebots, 1736
Tarif douanier et la fabrication des peignés de laine, 2915
Travaux publics, 5039
Travaux publics, frais de premier établissement, 1629
Valeur des produits agricoles, 2309
Vérificateur des douanes et de l'Accise à Saint-Léonard, 3467
Walker (M. G.), 1141

Crawford (A. R.), 4081

Crerar (L'honorable Thomas Alexander) Marquette:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 318
Blind-River, entrepôt, 3416, 3713
Crédits supplémentaires, 4002
Explosifs (Examen et inspection des), 3219
Exportation de l'énergie électrique, 3367-3370

Crerar (L'hon. Thomas Alexander)—*Fin*
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3969
Loi des chemins de fer, 4426, 4447
Loi sur le divorce, 3863
Loi des élections, 4564
Loi des grains, 834, 4583, 4671, 4708
Représentation du Canada à Washington, 3829
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 536
Revision du tarif, 3804
Séances du matin, 4226
Tarif des marchandises, 4386
Traité avec l'Australie, 4767
Vote transférable, 1199.

Davies (Claudius Charles) Battleford-Nord.
Embranchement Turtleford, 2856
Dragage et construction de caissons à Blairmore (Sask.), 3937
Loi des grains, 4593, 4737
Loi sur les revenus de guerre, 3316

Déchêne (Aimé Miville) Montmagny:
Budget, 2270
Chenal du Saint-Laurent en bas de Québec, 2989
Français (Le), à l'exposition de Wembley, 3129
Réparations au quai de Sainte-Pétronille, 3912
Semences, 378
Tarifs des montagnes, résolution, 454
Tarif de préférence britannique, 1145
Trains de voyageurs, circulation, 413

Défense nationale:
Appointements et dépenses casuelles, 3273, 4827
Armée canadienne permanente, 1400
Artillerie Royale Canadienne, 1282
Borden (Colonel A.-H.), 4110
Cadets, 3834, 4831, 4955
Camp Borden, 2308, 2335, 4227
Camps d'instruction militaire, 2580, 4110
Champ de tir à Leger's Corner, 1399
Commandants des districts militaires, 1019
Défense du littoral et transports maritimes, 1037
District militaire n° 2, 1621
Emeutes de Québec (1917), 3017
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4229
Etat major de la milice 1019
Fraudes dans le district militaire n° 10, 651, 708, 749, 773, 1018, 1626, 1637
Gendarmerie (La) à cheval et la rébellion du Nord-Ouest, 3831, 4227
Gratification aux soldats, 3601

Défense nationale—*Fin*
Guenet (Alfred), 2915
Machin (Colonel H.-A.-C.), 3130, (rapport), 3015
McKenzie (Collin), 1047
Soldats, paie, 3379, 4785
Statistiques militaires, 2440, 2443
Tombes des soldats en France, 409
Vente d'immeubles, 2048

Delisle (M. Siméon) Portneuf:
Camp Borden, 4227

Denis (Jean-Joseph) Joliette:
Droit d'accise sur le tabac, 4611
Frets maritimes, 1372
Immigrants sans emploi, 1443
Instruction des cadets, 4851
Loi électorale, 4548
Paris de courses, 685
Radiation d'une inscription du Compte rendu, discours du trône, 140
Réforme du Sénat, 921
Remboursement de frais, demande de divorce, 4704

Denis (J.-Arthur) St-Denis:
Budget, 1827
Chaussure (Commerce de la), 749
Priorité accordée au bill n° 4, 4054
Propriété du Gouvernement à Montréal, 901
Réforme du Sénat 935
Transports des dépêches en Europe, 1143

Deslauriers (Hermas) Ste-Marie:
Bureau de la douane de Grand'Mère, 1145
Construction de bureaux de poste, 1257
Routes rurales, 1145
Consumers Glass Company, 1018
Employés des pénitenciers du Canada, 4227
Pensions à la vieillesse, 647
Verreries, 900, 1512

Dickie (Charles Herbert) Nanaïmo:
Bassin de radoub d'Esquimalt, 4518
Budget, 1721
Frets maritimes, 1378

Discours du Trône:
2, 6, 47, 86, 110, 139, 145, 186

Divorce:
Egalité des sexes en matière de divorce 139, 540, 549, 559, 575, 3217, 3835

Dominion Chartered Customs House Brokers Association, 4289

Douanes et Accise:
Administration centrale, 506
Blé moulu, 649
Bureau de la douane de Grand'Mère, 1145
Clauses anti-dumping, 1768
Conserveries (Matériel de), 901
Divers crédits, 5020
Douanes et accise à Drumheller, 2444
Drawbacks, 1959
Droit de timbre, 3154
Dumping, légumes et fruits, 411
Exportation du blé, 282
Exportation du bois à pâte, 1143
Examinateur des douanes à Saint-Léonard, 3726
Fromage Kraft, 3468
Fromage importé, 3013
Importation de papier d'emballage, 1736
Importation des pommes, oignons, etc., 1861
Importation des pommes de terre, 285, 905
Importation des pommes de terre des Etats-Unis, 3129
Importation et exportation de verreries, 900
Importation et réexportation des porcs, 748, 1455
Lapointe, douanier, 4609
Loi des douanes, 3175, 3463, 3759, 4001, 4013
Loi de tempérance, Nouvelle-Ecosse, 2766
Machines de conserveries, 1516
McCoy (Ernest), 3726
Marchandises expédiées par les ports des Etats-Unis, 405
Machines de meunerie, 1515
Matériel roulant (Droits d'importation sur le), 651
Percepteur adjoint des douanes (Saint-Léonard), 3016
Ports de douane, Saskatchewan, 3269
Port secondaire de douane à Drumheller, 3380
Préférence anglaise sur le sucre, 3073, 3269
Puits de pétrole (Matériel à forer les), 906
Remboursement du droit antidumping, 4002, 4114
Remboursement d'impôts, 2305.
Recettes en 1925, 2306
Remises de droits sur le fromage, 3154
Stone et Smithsen (L'entreprise de), 648
Tabac étranger, importation, 1093
Tarif douanier (Le) et la fabrication des peignés de laine, 2914
Taux sur le sucre, 2441
Traitements, 540
Violation de la loi de tempérance, 2050

Doucet (Alexandre-Joseph) Kent (N.-B.):
Adamsville-Beersville, service, 908
Banque Nationale, 1281

Doucet (Alexandre-Joseph)—*Suite*
Binet (Morton S.), 3602
Blaquière (Lévi), 4228
Boudreau (Mme Pierre-F.), 908
Budget, 1815
Bureau de Després, 908
Bureau de poste de Moncton, 1540
Champ de tir à Leger's Corner, 1399
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 1739
Commandants des districts militaires, 1019
Couvent d'Odonak (Combustible au), 522
Département de l'Agriculture, publication, 3261
Dépenses d'immigration, 4422
Discours du trône, 181
Echelles à poisson pour les rivières du Nouveau-Brunswick, 3893
Edifices publics de Richibouctou, 1399
Edifices publics de Bouctouche, 1738
Emeutes de Québec (1917), 3017
Emplacement d'un édifice public à Lorette-ville, 3581
Escuminac, améliorations au port, 3698
Etat-major de la milice, 1019
Examinateur des douanes à Saint-Léonard, 3726
Examens du service civil, 409
Exportation de p mmes de terre, 3580
Exposition de Wembley, 2765
Fermes expérimentales, 808
Frets maritimes, 1767
Industrie animale, 394
Immeuble, (Edmunston), 748
Impôt sur les revenus, formule française, 1514
Importation de pommes de terre, 285, 905
Importation de pommes de terre des Etats-Unis, 3129
Importation des produits de la ferme, 907
Inspecteur de pénitenciers, 2308
Lafleur (E.) et le contrat Petersen, 3378
Lapointe, douanier, 4609
Ligne télégraphique Chicoutimi-Saguenay, 4611
Loi de tempérance, Nouvelle-Ecosse, 2766, 2879
Machines de meunerie, 1515
Mallet (Tiburce), 1147
McKenzie (Colin), 1047
Muldrew (Mme Jean), 1018
Œufs, volaille, bestiaux, Nouveau-Brunswick, 407
Pensions aux Abénakis, 748
Percepteur adjoint des douanes (Saint-Léonard), 3016
Pont de Québec, 3602
Port de Matane, améliorations, 222

Doucet (Alexandre-Joseph)—*Fin*
Port de Québec et terrain de Saint-Colomban de Sillery, 3834
Postes d'émission du National-Canadien, 4109
Postes de T.S.F., côte de l'Atlantique, 3002
Poste de pêche, I. Wilson, 4611
Publications officielles en langue française, 2051
Quai du Cap-Cocagne, 1277
Quai de Pierreville, 1017
Quai Harris, 2305
Rapport du colonel Machin, 3130, 4054
Receveur de la poste à Saint-Ignace, 2444
Receveur de la poste à Oldouane, 3130
Regina (Le vapeur), 222
Robichaud (Albert E.), 1515, 2444, 3528
Routes (Grandes), subvention au N.-B., 285
Sous-ministres, 516, 1141, 1398
Sous-ministres (Fonctionnaires ayant le rang de), 641
Statistiques d'immigration, 4422
Surintendant des publications officielles, 1768
Traitements, Chemins de fer Nationaux, 411, 3269
Vérificateur des Douanes et de l'Accise à Saint-Léonard, 3467
Violation de la loi de tempérance, 2050
Wagons privé du National-Canadien, 2580
Wembley (Exposition de), 1145

Drayton (L'hon. sir Henry L.) Kt., York-Ouest, Ont.:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, projet de modification, 306, 309
Affaires extérieures, appointements, 3821
Approvisionnement de houille, 1195
Auditeur général, crédits, 4929
Budget, 1466, 1542
Bureaux du Gouvernement à Toronto, 3667, 4055
Bureaux de placement, 4902
Canal de Cornwall, 3601
Canaux du Saint-Laurent, exploitation de leur force hydraulique, 4812
Carillon pour la tour du Parlement, 4514
Coalition de compagnies d'exploitation hydraulique, 4112
Chemin de fer de Calgary et Fernie, 4288
Chemin de fer Joliette and Northern, 1843
Chenal du Saint-Laurent, 2992
Chevaliers de Pythias au Canada, 1843
Circulation fiduciaire, 766
Code criminel, 3983, 4202
Commerce, crédit, 3065
Commission du port de Québec, 3601, 3622
Commission du port de Toronto, 2849
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3488

Drayton (L'hon. sir Henry)—*Suite*
Commission royale relative aux grains, 4985
Convention avec la ville d'Ottawa, 3743
Correspondance entre l'auditeur général et le ministre intérimaire des Finances, 832
Déboursés en jugements, 1397
Défense nationale, appointements, 3273
Détournement des eaux des grands lacs, 584
Dette du réseau national, 1144, 2183
Division de l'Architecture, crédits, 4048
Douanes et Accise, service pour la répression des fraudes, 5020
Droit d'exportation sur l'énergie électrique, 3466
Droit de timbre, 3154
Edifice Winch, Vancouver, 3941, 4985, 4986
Edifices du Gouvernement à Toronto, 4287, 4352
Edifices du National-Canadien à Toronto, 3726
Elévateur à Prince Rupert, 3505
Embranchement Avonlea, 2746
Embranchement Bengough-Willowbunch, 2863, 3311
Embranchement China-Clay, 3730
Embranchement Sunnybrae et Guysborough, 4236
Embranchement Turtleford, 2742, 2854, 3310
Emprunt de 164 millions, 3732, 4004
Emprunts garantis du Gouvernement, 1861
Exploitation des chemins de fer nationaux, résultats, 282
Exportation de l'énergie électrique, 2335, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3334, 3349, 3350, 3353, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3835, 4056, 4246, 4355, 4424
Fermes expérimentales, crédits, 831
Fonds des cantines, 775
Frais d'administration, Finances, 4124
Frais de premier établissement, 1629
Frets du National-Canadien, 1629
Frets maritimes, 139, 1370
Gaston (Georges A.), 4350
Glace Bay (Représentant du département du Travail à), 1252
Grandes routes, 2738, 2853
Great Village, remplacement du quai, 3449
Hôtel Scribe, 1046, 3726
Houille d'Alberta, 4614
Immigrants, inspection médicale, 5012
Impôts de vente (Remises d'), 647
Impôts fédéraux et provinciaux, 902
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3945, 4228, 5044
Indemnités de guerre, 4506
Inspection de l'électricité et du gaz, crédits, 3204

Drayton (L'hon. sir Henry)—*Suite*
Interprétation du règlement, 4229
Ligne de téléphone, crédits, 4045
Loi d'accise, 4511
Loi de faillite, 4115
Loi de la Cour suprême, 3738
Loi de la preuve, 3744
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3036
Loi de l'impôt sur le revenu, 4003, 4058
Loi des chemins de fer, 4454
Loi des Douanes, 3177, 3178
Loi des élections, 4525, 4535, 4545, 4578, 4879, 5049
Loi des fruits, 4189
Loi des grains, crédits, 616, (Règlement), 3020
Loi des plantes et racines potagères, 3037
Loi des produits laitiers, 2872, 3476
Loi des secours de guerre, 2760
Loi des terres fédérales, 4044
Loi des viandes et conserves alimentaires, 3480, 3745
Loi de tempérance, 3033, 4235
Loi des finances provisoire, 1199, 3741
Loi relative aux oiseaux migrateurs, 2870
Loi sur le divorce, 3847
Loi sur les revenus de guerre, 3120, 3315
Matériel roulant (droits d'importations sur le), 651
Matériel du National-Canadien, 3016
Pêcheries, problèmes pratiques et scientifiques s'y rattachant, 3901
Pensions au vieil âge, 2735
Perception des impôts, 506
Port de Matane, 5035
Ports et rivières, Colombie-Anglaise, 4031, 4032, 4033
Preston (W.T.R.), 2605
Prime aux industries, 592
Primes au pétrole, 590
Projet de loi relatif à la Home Bank, 4740
Publication des Statuts, 3479, 3756
Recettes du National-Canadien (trafic-marchandises), 1280, 1398
Réclamation Maunsell, 5,000
Réforme pénitentiaire, 1278
Relevés hydrographiques, 2963
Remaniements et mutations dans le service civil, 2869
Remboursement de frais de divorce, 4704
Remises de la taxe sur les ventes, 900, 1959
Remise d'impôts, 1139, 2305
Remise d'impôts sur le revenu, etc., 1960
Réseau National à Rouyn, 1198, 1283
Sainte-Pétronille (I.-O.), réparation du quai, 3912
Séances du matin, 4226
Secours aux chômeurs, 5014

Drayton (L'hon. sir Henry)—*Fin*
Service de vapeur entre le Canada et les Antilles, 3522
Service de vapeurs entre Québec et la côte Nord, 4025
Service des nouvelles, 610
Service radiotélégraphique, 2967
Smith (Cecil R.), 3728
Société des Nations, 5028
Stouffville, édifice public, 4948
Subventions aux postes et paquebots, 4983
Taxe d'exportation de l'énergie électrique, 1703, 3154, 4707
Tarifs des marchandises, 4369
Tonnage des marchandises transportées par le National-Canadien, 2579
Trafic du chemin de fer National-Canadien, 1512
Trafic-marchandises productif des chemins de fer, 1280
Traité avec l'Australie, 4633
Traitements du National-Canadien, 3015
Traitements, Marine et Pêcheries, 509
Traitements, R.C.S., 3124.
Traitements, secrétariat d'Etat, 3152
Traitements, etc., Travaux publics, 793
Traitements des fonctionnaires du chemin de fer national, 3270
Transports effectués par le National-Canadien, 2047
Travaux publics, Manitoba, 4473
Wagons vides du National-Canadien, 1398

Drummond (J. D. F.) West-Middlesex (éloge), 3461

Duff (William) Lunenburg (N.-E.):
Budget, 1757
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2811
Frets maritimes, 1055
Importations du Canada et des Etats-Unis sous le régime préférentiel anglais, 644
O'Hara (Capitaine), 2959
Rapport relatif aux tarifs maritimes, 4183
Service de vapeur entre Mulgrave et Guysboro, 4022
Travaux publics dans les Provinces maritimes, 3440

Duncan (M. Robert) Grey-Nord:
Elévateur de Midland, 5040
Elévateur d'Owen Sound, 3584, 5040
Elévateurs du Gouvernement, 3056

Elections:
Amendements à la loi, 958
Carte électorale, 85
Elections générales, 1640, 4953

Elections—*Fin*
Elections partielles, 1
Loi des élections fédérales, 186, 3155, 3525, 4525, 4534, 4735, 4571, 4888, 4956, 5049
Projet de loi, 347
Règlement, 4898
Vote transférable, 309, 539, 1199, 2916, 3526, 4002, 4056, 4497

Elliott (William) Waterloo-Sud:
Budget, 2567
Immigration Arménienne, 3469

Essex Terminal Railway Company, 4526, 4742

Ethier (Joseph-Arthur-Calixte) Laval-Deux-Montagnes:
Exportation de l'énergie électrique, 3326, 3327, 3344, 3348, 3349, 3350, 3351, 3352, 3353, 3354, 3355

Euler (William) Waterloo-Nord:
Budget, 2454
Chemins de fer, rapport, 4052, 4109
Crédit agricole, 4867
Egalité des sexes, divorce, 571
Frets maritimes, 1078
Loi électorale, 4887, 4889, 4956
Loi sur les revenus de guerre, 3107
Naturalité de la femme mariée, 3149, 3150, 3151
Réforme pénitentiaire, 1272
Règlement de la Chambre, 4614
Tarifs des marchandises, 4311, 4399

Evans (John) Saskatoon:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 330
Approvisionnement de houille, 1196
Budget, 2500
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2975
Commission du port de Québec, 3660
Commission du service civil, 855
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3487
Discours du trône, 104, 110
Desjardins, reconstruction du quai, 3720
Elévateur d'Halifax, 3052
Elévateur à Prince-Rupert, 3515
Emission de valeurs fictives, 1167
Etablissement agricole des soldats, 4616
Frais d'administration, R.C.S., 4220
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3952
Inspecteurs des homesteads, 1636
Instruction des cadets, crédits, 4853
Laboratoire en annexe au collège d'agriculture, Winnipeg, 3256

92724—2½

Evans (John)—*Fin*
Loi des Douanes, 3175
Loi des grains, 4697, 4733
Loi du ministère de l'Immigration, 3172
Loi des primes à l'industrie du cuivre, 1738
Loi sur les revenus de guerre, 3317
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3035
Loi des terres fédérales, 4042
Milice (Recrutement de la), 4858
Mineurs du Cap-Breton, 4353
Port de Québec, 3880
Ports et rivières, 3447, 3720
Prime aux industries, 599
Représentation du Canada à Washington, 3830
Réforme du Sénat, 935
Règlement, loi sur le divorce, 3837
Revision du tarif, 3815
Service postal (Le) ambulant et le réseau national, 1026
Tarif douanier, 3076
Traité avec l'Australie, 4647
Traité avec la Finlande, 3160
Traité avec les Pays-Bas, 3170
Travaux publics dans la Saskatchewan, 4522
Trenton, quai Bywater, 3447

Fafard (J.-Fernand) L'Islet:
Budget, 2405

Fansher (Burt Wendell) Lambton-Est:
Bière et des liqueurs (Fabrication de la), 413
Prime à l'extraction du pétrole brut, 2879
Prime aux industries, 615
Tarif douanier, 3096

Farrell, (Dr Edward), 2579

Finances:
Auditeur général, 697, 4928
Automobiles et camions (Réduction de droits sur les), 1172
Appointements, 3378
Avances aux banques, 1256
Banque Nationale, 1281
Banque et commerce, 2440
Banque et Commerce et banque d'Hamilton, 4708
Billets du Dominion (Circulation des), 254, 3017
Billets du Dominion et le réescompte des banques, 3130
Billets de banques (Circulation des), 1860
Bons non imposables, 407
Budget, 1456, 1542, 1581, 1640, 1705, 1739, 1769, 1865, 1905, 1961, 1983, 2051, 2122, 2186, 2248, 2309, 2336, 2401, 2445

Finances—*Suite*
Budget, clause du dumping, 1625, 2508, 2581, 2606
Bureaux de l'impôt sur le revenu, 907
Canada is coming Through, 224
Circulation fiduciaire (motion), 749
Commerce du bois à pâte, 281
Commission des champs de bataille de Québec, 3498
Conseil de vérification, 4228, 4500
Correspondance entre l'Auditeur général et le ministre intérimaire des Finances, 832, 955
Crédit agricole, 506, 773, 903, 958, 1094, 1140, 1397, 1639, 1767, 1905, 4002, 4112, 4291, 4352, 4629, 4866, 4864
Crédit financier, 1400, (résolution)
Crédits supplémentaires, 4002
Dette publique, 904, 1860, 3379
Dette publique (1923), 1048
Déboursés et engagements, 1397
Divers crédits, 5019
Documents relatifs à la banque Royale et à la banque Union, 3941
Emprunts garantis du Gouvernement, 1861
Emprunt de $164,000,000, 3470, 3730, 4003
Enquête dans les départements, 1280
Enquête sur le mode de perception des impôts sur les profits de guerre, 1330
Enquête sur le mode de perception de certains impôts, 1396
Etablissement et perception des impôts (Mode d'), 4487
Exemption de l'impôt sur le revenu (Yukon), 908
Exposé budgétaire (question), 1333
Exposition de Wembley (Frais de voyage des députés à l'), 1738
Fonctionnaires du bureau de l'Auditeur général, 4487
Frais d'administration, 4119
Frais de déplacement de fonctionnaire, 1400
Impôts fédéraux et provinciaux, 1016
Impôt sur le revenu, exemption, 749
Impôt sur le revenu des fonctionnaires du Yukon, 3325, 3380, 3386, 4424
Journalistes à Wembley, 1960
Lois concernant les champs de bataille nationaux de Québec, 4226
Loi des compagnies de prêt, 3463, 3531, 3769
Loi de finances provisoire, 1199
Loi de finances, 5040
Loi de l'impôt sur le revenu, 3103, 3315, 3726, 4002, 4057, 4114
Loi provisoire du budget, 3741
Loi de retraite du service civil, 4963
Loi spéciale des revenus de guerre, 3179
Loi de vérification, 5049

Finances—*Fin*

Muldrew (Mme Jean), 1018
Obligations non imposables, 308, 906
Opérations de la Monnaie, 2764
Or et billets de banque, 650
Pensions du personnel civil, 2765, 4614
Pensions (Rapport sur la loi des), 547
Perception des taxes, 4289
Population, dépenses et dette du Canada, 4609
Recettes de l'Etat à Toronto, 650
Réescompte des billets du Dominion, 4611
Règlement des dettes de guerre, 2915
Remboursement des droits, 3527
Remboursement de frais pour demande de divorce, 4186
Renseignements concernant le crédit n° 298, 4183
Rente viagère au docteur Saunders, 590
Rente viagère à M. Fielding, 4944
Représentants du Parlement à Wembley, 1905
Revenu du Canada, 3016
Secrétaire du Trésor, 1047
Smith (Cecil R.), 2879
Sous-ministres, 1256
Tarif douanier, 3074
Tarif (Représailles en matière de), 896
Tarif (Revision du), 3770
Taxe sur les amusements, 904
Taxe sur l'exportation de l'énergie électrique, 1703, 3154
Taxe sur la gazoline, 904
Taxe sur les ventes, (remboursement), 900

Finn (Robert E.) Halifax:

Elévateur d'Halifax, 3050, 3057, 3059, 3060, 3061, 3062, 3064

Fiset (Sir Eugène) Kt., Rimouski:

Commission du service civil et le personnel administratif, 854
Défense nationale, personnel, 3003
Discours du trône, 6
Fonds de cantine, 1523
Inspection de l'électricité et du gaz, (crédits), 3211
Instruction des cadets, crédits, 4238
Production du coke au moyen de houille canadienne, 5016
Sainte-Pétronille, quai, 3915
Service radiotélégraphique, 2968
Service de vapeur entre Rimouski et la Pointe-aux-Outardes, 4027
Subventions aux postes et paquebots, 4983

Fisher (John R.), 2876

Fontaine (Joseph-Eloi) Hull:

Budget, 1883

Forke (Robert) Brandon:

Administration postale, augmentation des appointements, 229
Budget, 1567
Bureau de la Statistique, 3198
Commission du port de Québec, 3654
Comité sur les frets martimes, 1695
Crawford (A.-R.), 4082
Crédit agricole, 4870
Dépenses militaires (Augmentation de nos), 3277, 4863,
Députés décédés (hommages), 4, 2762, 3267
Deuil de M. l'Orateur, 6
Discours du trône, 47
Echelles à poisson dans les provinces des prairies, 3887, 3888
Egalité des sexes, divorce, 558
Elections fédérales, 1640
Emission de valeurs fictives, 1154
Etablissement agricole des soldats, 4623
Exportation de l'énergie électrique, 3331, 3360
Exposé annuel du National-Canadien, 3921
Fermes expérimentales, 812
Fonctions du Solliciteur Général et du ministre de la Justice, 4613
Forme de la réponse donnée à une question, 1864
Frets maritimes, 1094
Immigrants sans emploi, 1412
Industrie animale, 384
Inspection de l'électricité et du gaz, 3202
Laboratoire en annexe au collège d'agriculture du Manitoba, 3250
Loi des chemins de fer, 4456
Loi des douanes, 3761
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3862
Loi électorale, 4539
Loi des grains, 616, 4676, 4709
Loi de l'impôt sur le revenu, 4058
Loi sur l'industrie laitière, 3606
Loi sur les revenus de guerre, 3115
Manitoba (Ressources minérales du), 3223
Modification de la loi électorale, 351
Modifications de la loi des banques, 1140
Nomination au conseil impérial, 4661
Paris de courses, 675
Personnel administratif, 842
Port de Trois-Rivières, dépenses, administration, 3922
Prime aux industries, 606
Projet de loi de la Home Bank, 4749
Radiation d'une inscription du Compte rendu, discours du trône 142
Rappel au Règlement, 3021
Réclamation Hall-Irvine, 5007, 5009

Forke (Robert)—*Fin*
Réforme pénitentiaire, 1273
Règlement de la Chambre (Revision du), 418
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 528
Revision du tarif, 3797
Saint-Laurent (Creusage du), 2989
Séances du matin, 4226
Tarif douanier, 3081
Tarif des marchandises, 4306, 4392
Traité avec les Pays-Bas, 3171
Travaux publics, personnel, 842, 4479, 4523
Vote transférable, 539, 4002, 4497

Forrester (William) Perth-Sud:
Statistique démographique, 1630
Statistique de l'Immigration, 1540
Commissions Royales, 907

Forsythe et Davidson, 4054

Fortier (L.-M.), 2307

Fortier (H.-A.) Labelle:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 332
Budget, 1621
Embranchement China-Clay, 3731
Exportation de l'énergie électrique, 3357
Loi sur le divorce, 572, 3867
Pensions au vieil âge, 2508
Réforme du Sénat, 924
Rappel au Règlement, 4163

Fournier (Charles-Alphonse) Bellechasse:
Loi sur le divorce, 553
Question de privilège, 897

Gale (R. H.), 908

Gardiner (Robert) Medicine Hat:
Auditeur Général, 4929
Aviation pour fins militaires, etc., 4861
Bureaux de placement, 4900
Commission royale relative aux grains, 4985
Comité sur les frets maritimes, 1693
Crédit agricole, 1094, 4875, 4965
Elévateur d'Halifax, 3057
Elévateur à Prince-Rupert, 3505
Embauchage d'ouvriers par la Besco, 4179
Embranchement Sunnybrae et Guysborough, 4473
Enquête sur les grains, 958
Entrepôt du lac Erié, 4947
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4231
Essex Terminal Railway, 4526
Fermes expérimentales et stations agronomiques, 827
Immigration, recrutement, 4941
Loi des grains, 640, 1639, 4606, 4693, 4709

Gardiner (Robert)—*Fin*
Port de Collingwood, 5039
Port de Matane, 5038
Port de Québec, 3880
Prince-Rupert, construction d'un élévateur, 4986
Recettes et dépenses à Pinhorn, 2334
Rappel au Règlement 3274, 4492, 4899, 4900
Subvention aux postes et paquebots, 4015
Services de vapeurs, Colombie-Anglaise, 4018
Stouffville, édifice public, 4948
Subvention à la Western Canada Irrigation Co., 4107
Terres des soldats, 1769

Garland (Edward J.) Bow River:
Appointements, Immigration, 3383, 3385
Armements (Question des), 4827
Auditeur général, (Bureau de l'), 4928
Blé de la réserve des Pieds-Noirs, 903, 1859
Blind River, dragage, 3408
Budget, 2700
Bureau cinématographique, 3493
Bureau international des tarifs de douane, 3491
Bureau de placement des immigrants, 4938
Bureau de la statistique, 3192
Burrard (Pont sur l'anse de), 4486
Canal de Chambly, 4797
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4531
Chenal du Saint-Laurent, 2980, 2981, 2982, 2983
Chômage, 4902
Code criminel, 3984
Colons soldats, 1517
Commande de farine pour la Russie, 1016
Comptables vérificateurs, 3468
Conseil de vérification, 4503
Crédit agricole, 773, 1397, 4112, 4866
Discours du trône, 187
Douane et Accise, Drumheller, 2444
Elévateur à Prince-Rupert, 3506
Embranchement Bengough-Willowbunch, 3312
Emission de valeurs fictives, 1158
Emprunt de $164,000,000, 3734, 4008
Enquête dans les départements, 1280
Enquête relative aux tarifs maritimes, 4991
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4230
Essex Terminal Railway, 4526, 4742
Explosifs, monopole de leur fabrication par l'Etat, 3218
Fermes expérimentales, 810
Force motrice des lacs Spray, exploitation, 4996
Forces hydrauliques, 4104
Frais d'administration, Finances, 4120
Frets maritimes, 1319

Garland (Edward J)—*Fin*
Houille de l'Alberta, 4291
Houillères de Drumheller, 2185
Indemnité de guerre, 4506
Immigrants sans emploi, 1148
Impression de documents du Gouvernement, 3497
Inspection des poids et mesures, 3496
Instruction des cadets, 4838
Intérieur, personnel, 3295
Ligne de téléphone, 4046
Loi des animaux de ferme et de leurs produits, 2978
Loi d'établissement des soldats, 3537
Loi de faillite, 4116
Loi des grains, 4596, 4663, 4730
Loi impériale pour la colonisation de l'empire, 4148
Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 4057
Loi du ministère de l'Immigration, 3184
Loi des terres fédérales, 2738, 3186
Mineurs du Cap-Breton, 491, 2505
New London, améliorations au port, 3668, 3669
Obligations non imposables, 906
Observatoire fédéral à Ottawa, 4060
Parcs et terres fédérales, 4094
Port secondaire de douane à Drumheller, 3380
Programme législatif, 3473
Projet de loi de la Homme Bank, 4740
Protection du bois, arboriculture, etc., crédits, 4097
Rectification, 1905
Réforme pénitentiaire, 1270
Réforme du Sénat, 917
Remboursement de droits sur un bill, 4421
Remise d'honoraires supplémentaires, 4487
Rétablissement civil des soldats, personnel, 3124
Séances du matin, 4288, 4497
Secrétaire du Trésor, 1047
Service topographique, 4063
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3517
Sous-ministre des Finances, 1256
Subventions aux postes et paquebots, 4015
Subvention à la Western Canada Irrigation Commapny, 4106
Terres des vétérans, 1638, 2122, 3155
Tourbe et tourbières, 3229, 3230
Traité avec l'Australie, 4653, 4765
Transport gratuit sur les chemins de fer nationaux, 2050
Trois-Rivières, hangar, 3320, 3321
T.S.F., service, 3000, 3001
Vote transférable, 4497

Garland (William Foster) Carleton:
Casquettes des hommes d'ascenseurs, 1635

Gaston (Georges A.), 4350

Gendron (Romuald M.) Wright:
Budget, 2236

German (William Manley) Welland:
Barrage (Le) de Morrisburg et le développement de l'énergie électrique, 4813

Gervais (Théodore) Berthier:
Commission (La) hydroélectrique d'Ontario et l'exportation de l'énergie électrique, 2877

Good (William Charles) Brant:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 312
Automobiles et camions (Réduction des des droits sur les), 1181
Banque et Commerce, 4348
Billets du Dominion et le réescompte des banques, 3130
Budget, 2708
Circulation fiduciaire, 761
Code criminel, 3987, 4190
Comité sur les frets maritimes, 1696
Commission du port de Québec, 3641
Comptes publics, 4052
Crédits financiers, résolution, 1400
Défense nationale, 3276
Emprunt de $164,000,000, 4007
Enquête sur le mode de perception des impôts sur les profits de guerre, 1330, 1396
Etablissement et perception des impôts (Mode d'), 4487
Exposé annuel du National-Canadien, 2942
Frais d'administration (Finances), 4121
Immigration, recrutement, 4178, 4179
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 4010
Instruction des cadets, 4845
Loi des chemins de fer, 4466
Loi des compagnies de prêt, 3532
Loi d'établissement des soldats, 3577
Loi sur le divorce (égalité des sexes), 3851
Loi de faillite, 4115, 4119
Loi de l'impôt sur le revenu, 3469, 4057, 4114
Loi de la taxe sur les profits d'affaires, 3469
Loi électorale, 352, 4542
Loi des fruits, 4119
Loi des grains (crédits), 624, 4731
Mineurs du Cap-Breton, 489, 772, 1518, 1960, 4187
Paris de courses, 651, règlement, 669
Perception des taxes, 4289
Personnel des comités, 1030

Good (William Charles)—*Fin*
Poste d'alevinage de la Grande rivière, 3900
Protection du bois, arboriculture, etc., 4100
Questions, jours réservés, 522
Réforme du Sénat, 949
Règlement de la Chambre (Revision du), 417, 4614
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 537
Séances du matin, 4226
Séances du mercredi, 1049
Tarif douanier, 3075
Tarif maritime, comité, 1516
Terres de la compagnie de la baie d'Hudson, 1018
Traité avec la Finlande, 3158
Vote transférable, 309, 1199, 2916

Gordon (George Newcombe) Peterborough-Ouest:
Affaires de la Chambre, 4569
Cie Canadienne du téléphone sans fil Marconi, 1114
Radiation d'une inscription du Compte rendu (Discours du trône), 141
Rappel au règlement, loi des chemins de fer, 4464
Règlement, dépense casuelle et générale, immigration, 4165, 4177
Règlement, loi des élections, 4542, 4898
Règlement, loi des grains, 4593
Règlement, travail, 4899
Réclamation Hall-Irvine, 5002

Gould (Oliver Robert) Assiniboïa:
Budget, 2357
Chenal du St-Laurent, 2988
Comité spécial des frets maritimes, 1640
Commission du port de Québec, 3636
Elévateur d'Halifax, 3064
Embranchement Avonlea, 2857
Enquête sur les grains, 309, 3551, 1516
Etablissement des soldats, 1516
Industrie animale, 402
Industrie laitière, 262
Laboratoire en annexe au collège d'agriculture du Manitoba, 3259
Laboratoire d'essai du grain, 644
Loi des animaux de ferme et de leurs produits, 2977
Loi sur le divorce, 3868
Loi des élections, 4549
Loi des grains, 617, 1283, 1703, 2827, 4589, 4665, 4709
Loi des pensions, 2847
Loi sur les revenus de guerre, 3108, 3316
Loi le tempérance, 3034
Loi des terres fédérales, 3045
Paris de courses, 688

Gould (Oliver Robert)—*Fin*
Port de Québec, 3881
Ports et rivières, répartition des crédits, 3440
Rapports du docteur Birchard, 1512
Rouille du blé, enquête, 547, 3259
Santé des animaux, 886
Tarif douanier, 3084
Tarif maritime, 1542
Traité avec la Finlande, 3161

Gouvernement:
Achats d'autos, 908
Automobiles du Gouvernement, 903, 4954
Démission du Solliciteur général, 3406
Drapeau national, 4351, 4611
Fonctions de Solliciteur général et de ministre de la Justice, 4613
Fusion politique, question, 957
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, 4352
Programme législatif, 3473
Réforme du Sénat, 4423
Taux d'assurance maritime, 3472

Gouverneur général:
Discours du trône, 2
Prolongation de fonction, 4187

Graham (L'honorable George Perry) Essex-Sud:
Acheminement du grain vers Halifax, 3063
Affaires de la Chambre, 3405, 3835, 4945
Appartements au Château Laurier, 3726
Automobiles du Gouvernement, 4955
Baie d'Hudson (Chemin de fer de la), 547
Banque et Commerce, 2440
British Petroleum, (puits n° 4), 3724
Bureaux du Gouvernement à Toronto, 4055
Bureau de la statistique, 3192
Cabotage (Règlement canadien du), 539
Cadets, 4955
Canal de Cornwall, 3601
Canal de la Trent, 4053
Canal de Welland, 3468
Canalisation du Saint-Laurent, 1053, 1054, 2185, 3769
Canaux, crédits, 4797
Cataract Power Company, 308
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2184, 2821, 4002
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4287
Chemin de fer Caraquet et Gulf Shore, 771
Chemin de fer Edmonton, Dunvegan and British Columbia, 4055
Chemin de fer Saint-Jean-Québec, 1257, 1739, 2826
Chemin de fer Joliette and Northern, 1843
Chemins de fer et de la marine (Comité des), 221, 354, 770

Graham (L'hon. George Perry)—*Suite*
Chemin de fer de Rouyn, 4111
Concessions de bois à pâte, Manitoba, 4785
Crédit agricole, 773
Coût du service civil, 1637
Déficit d'énergie électrique de l'Ontario, 3834
Demandes de documents, 4785
Dette des chemins de fer nationaux, 1144, 2183
Détournement des eaux des Grands lacs, 585
Documents relatifs au canal Welland, 3941
Dominion Oxygen Company Limited, 4052
Edifice du National-Canadien à Toronto, 3726, 4352
Egalité des sexes en matière de divorce, 568
Elévateur à Prince-Rupert, 3504
Embranchement Avonlea, 2745, 2889
Embranchement Bengough - Willowbunch, 2862, 3312
Embranchement Centreville-Andover, 2973
Embranchement China-Clay, 3729, 3853
Embranchement Kamloops-Kelowna, 355, 649
Embranchement du réseau de l'Etat, 773, 1993, 2740
Embranchement de Rouyn, 1283, 2444
Embranchement de Sunnybrae et Guysborough, 4235, 4292, 4473
Embranchement Turtleford, 2741, 2853, 3309
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4230
Envoi de bétail par la marine marchande, 1146
Expédition d'essai de charbon de l'Alberta dans l'Ontario, 5019
Exploitation des chemins de fer Nationaux, résultats, 282
Exportation d'énergie électrique, 3266, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3333, 3334, 3335, 3835, 4243
Exposé annuel des chemins de fer Nationaux, 2880
Farrel (Docteur Edward), 2579
Fisher (John R.), 2876
Frets maritimes, 354, 1043, 1110, 1630
Frets du National-Canadien, 1630
Grandes routes, subventions au Nouveau-Brunswick, 285
Grandes routes, Ontario, 772, 1093, 1333, 2738, 2853
Gratifications aux fonctionnaires du Grand-Tronc, 2765
Gaston (M Georges A.), 4350
Haileybury, salle publique, 4282
Havre de Port-Nelson, 772
Hôtel Scribe, 1046
Houillères de l'Alberta, 1635, 4614, 4784
Houille pour le National-Canadien, 1143
Immeuble Manuel à Ottawa, 3941

Graham (L'hon. George Perry)—*Suite*
Immigration, trois agences de recrutement, 4182, 4183
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3945, 5046
Indemnité aux employés des chemins de fer, 4051
Indemnités aux employés du National-Canadien, 3833
Inspection de l'électricité et du gaz, 3207
Instruction des cadets, 4845
Jugement de la Cour Suprême, accord du Pas du Nid-de-Corbeau, 545
Leamington, brise-lame, 3428
Loi d'accise, 4512
Loi des chemins de fer, 3528, 4428
Loi électorale, projet de modification, 352
Loi électorale, 4579
Loi de finances, 5041
Loi des fruits, 4119
Loi des grains, 4736
Loi des pensions du Service civil, 5049
Loi des plantes-racines potagères, 3037
Loi relative aux prix de transport, 3940
Loi du Service Civil relativement aux employés des postes, 4001
Loi de vérification, 5049
Messageries du National-Canadien (Trois-Pistoles), 2877
Mineurs du Cap-Breton, 4571
Manitoba and Northwestern (Cie de chemin de fer), 898
Marconi Wireless (Cie de télégraphe), 2424
Marchandises transportées à Portland, 307
Marine (La) de l'Etat et le charbon des Etats-Unis, 1399
Marine marchande, 280, 547, 645, 896, 1254
Matériel roulant du réseau National, 282, 2184, 3016
National-Canadien et Township de Neebing, 4109
Nipissing Central Company, 2185
Nomination au Conseil Impérial, 4661
Pacte de sécurité, 4571
Pensions (Rapports sur la loi des), 547
Pensions des cantonniers du National-Canadien, 4916
Personnel de la Chambre, 4784
Pétrole (Le) de Wainwright et les chemins de fer nationaux, 3969
Pompes à incendie du National-Canadien, 1255
Port de Québec, 3882
Poste de T.S.F., chemin de fer National-Canadien, 1631
Postes d'émission du National-Canadien, 2047, 4110
Prix de transport par chemin de fer, 3885
Programme législatif, 3473

Graham (L'hon. George Perry)—*Suite*
Projet de loi relatif aux chemins de fer, 3463
Publication des lois, 3479
Radiation de deux projets de loi, 3765
Radiotéléphonie (La) et le chemin de fer National, 406
Recette du National-Canadien, trafic des marchandises, 1280, 1398
Recette des chemins de fer, 3581
Recettes et dépenses du National-Canadien, 3831
Règlement de la Chambre (Revision du), 426, 4614
Règlement des dettes de guerre, 2915
Remboursement des frais de divorce, 4704
Renseignements, chemin de fer national, 406
Rente viagère à M. Fielding, 4944
Réponses aux questions, 773
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 523
Revision du Règlement de la Chambre, 3835
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 308, 506, 591, 772, 1054, 1333, 1622, 1636, 1638, 1739, 2051, 2401, 2121
Routes rurales, 1145
Séances du matin, 4226
Séances du mercredi, 3834
Secours à un employé du réseau National, 3018
Secrétaire particulier adjoint, 3006
Service radiotélégraphique, 2966
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3521
Statistique relative au National-Canadien, 2765
Tarifs des chemins de fer, 3018, 4054
Tarifs-marchandises, 1094, 3154, 3271, 4942
Tarifs des montagnes, résolution, 437
Tarif de transport des bestiaux, 4291
Taux de transport des chemins de fer, 3835
Terminus d'Halifax, 2605
Terrain de golf, Minaki, 510
Terrain de golf, Parc Jasper, 510
Terrain du National-Canadien, 2764
Tonnage des marchandises transportées par le National-Canadien, 2579
Toronto Terminals Railway Company, résolution, 540, 1094, 1283, 3463, 3530
Traitements, chemins de fer nationaux, 411, 650, 908, 1146, 3015, 3270
Traité avec l'Australie, 4635
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 702
Traité avec les Pays-Bas, 3168
Transbordement des marchandises sur les chemins de fer nationaux, 3725
Transports effectués par le National-Canadien, 2047

Graham (L'hon. George Perry)—*Fin*
Transport des fonctionnaires sur les chemins de fer de l'Etat, 1257, 1339
Transport gratuit sur les chemins de fer nationaux, 2050
Transports de machines de la Rivière du Loup à Saint-Malo, 3466
Transport de produits par le National-Canadien, 1142
Traverses créosotées pour le National-Canadien, 3468
Vote transférable, 539
Wagons particuliers sur le National-Canadien, 2441, 2764, 2877, 2580
Wagons vides du National-Canadien, 1398

Greene (Edgeworth), brevet, 978, 1223, 1481

Grenon (A.-V.), 1147, 2445

Grimmer (Robert Watson) Charlotte (N.-B.):
Machines de conserveries, 901, 1516
Permis relatif à une échelle à poissons à Grand-Manan, 4611

Guenet (Alfred), 2915

Guthrie (L'hon. Hugh) Wellington-Sud:
Droit d'auteur, 343
Elections, projet de loi, 352
Fait personnel, 4612
Fonds des cantines, 774
Home Bank, projet de loi, 4756
Loi électorale, 4882, 4960
Radiation d'une inscription du Compte rendu (discours du trône), 142
Services de levés et de génie, leur groupement, 4803
Traitements, etc., (Poste), 228

Halbert (Robert Henry) Ontario-Nord:
Comité sur les frets maritimes, 1694

Hammell (William James) Muskoka:
Blind River, entrepôt, 3417
Budget, 2080
Honey Harbour, quai, 5039
McGibbon (Dr Peter), 1960

Hanna (Charles E.) Hastings-Ouest: Discours du trône, 9

Hanson (Richard B.) York-Sunbury:
Baie de Saint-Pierre, brise-lames, 3672
Barrage sur la rivière Ottawa, 4278
Beaver (Port de), 3673
Black Harbour, 3673
Budget, 2199
Bureau de la Statistique (crédits), 3190
Brevet Edgeworth Greene, 1482

Hanson (Richard B.)—*Fin*
Campbellton, réparation au quai, 3674
Chemin de fer Joliette and Northern, 1843
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 1257
Code criminel, 411
Cole's Point, réparation au quai, 3675
Commission du port de Québec, 3626
Conseiller économique du département de l'Intérieur, 3297
Défense nationale, personnel, 3273
Différends industriels, 3138, (crédits), 3765
Dipper Harbour, réparations au brise-lames, 3675, 3676
Embargo sur les pommes de terre, 1012
Embranchement Sunnybrae-Guysborough, 4237
Employés des postes, 3728
Entomologie, crédits, 3249
Escuminac, améliorations au port, 3677, 3678, 3679, 3680, 3681, 3690, 3691, 3692
Expédition de poisson aux Etats-Unis, 906
Exportation de l'énergie électrique, 4241
Fermes expérimentales, 799
Fonds des cantines, 780
Frais d'administration (Finances), 4120
Frais d'administration (R.C.S.), 4215
Immigration, 4143
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3949
Loi de la Cour suprême, 3736
Loi des douanes, 3759
Loi sur l'industrie laitière, 3611
Loi sur les revenus de guerre, 3317
Loi du service civil relative aux employés des Postes, 3886
Margaree Fish Association, 1515
Maysville, échelle à poisson, 3887
New London, améliorations au port, 3668
Nouveau-Brunswick, exploitation géologique, 3241
Quai de Kempt Head, 1514
Quai de Matane, 2580, 2879, 3726
Quai de la traverse de Ross, 1539
Relevés hydrographiques, 2962
Service de vapeur entre Québec ou Montréal et Gaspé et la rive sud, 4026
Souris, réparation au brise-lames, 3671
Tignish, brise-lames, 3672, 3673
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 702
Traitements des employés des chemins de fer nationaux, 650, 1146

Harris (Joseph Henry) York-Est:
Auditeur général, 4928
Budget, 2059
Chemins de fer Nationaux, immeuble à Toronto, 4927
Commission du port de Toronto, 2851

Harris (Joseph Henry)—*Fin*
Edifice public, Stouffville, 4949
Fonds des cantines et pensions militaires, 591, 592, 1479
Frais de déplacement de fonctionnaires, 1400
Loi d'établissement des soldats, 3538
Loi des pensions, 2831
Reclassement du personnel, 4944

Healy (Albert Frederick) Essex-Nord:
Canal de Welland, 4821
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4528
Essex Terminal Railway Company, 4742

Henshaw (M.), 2879

Hickey (Peter), 1739

Hocken (Horatio Clarence) Toronto-Ouest:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 315
Budget, 1591
Cabotage (Règlements canadiens du), 539
Commission du service civil, 957
Convention avec la ville d'Ottawa, 3743
Décorum de la Chambre, 3943
Discours du trône, 202
Droit d'auteur, 344
Emploi de machines par l'administration postale, 227
Expédition Stéfansson, 3582
Immigrants sans emploi, 1409
Indemnité des déposants de la Home Bank, 3154, 3946
Industries riveraines du National-Canadien, 1862
Loi sur le divorce, 3856
Nominations dans le service civil, 748, 1011
Paris de courses, 660, amendement, 695
Personnel administratif, 844
Prime aux industries, 598
Service des nouvelles, 613
Terre-Neuve et la négociation du traité avec les Antilles, 4707
Traducteurs, 3470

Hodgins (Archie Latimer) Middlesex-Est:
Bons non imposables, 407
Budget, 2171
Fermes expérimentales, 822
Indemnités aux déposants de la Home Bank, 223

Hoey (Robert Alexander) Springfield:
Baie Saint-Paul, ouvrages de protection, 3711
Budget, 1843
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2769
Eloge de M. Drummond, 3462
Exportation aux Etats-Unis de bétail canadien, 391

Hoey (Robert Alexander)—*Fin*
Fermes expérimentales (crédits), 807
Hall et Irvine, indemnité, 5010
Immigration, coordination des services, 4178
Loi des chemins de fer, 4457
Loi des grains, 4710
Loi d'établissement des soldats, 3576
Loi du ministère de l'Immigration, 3184
Loi sur le divorce, 3865
Port de Québec, 3626, 3874, 4109
Prime aux industries, 602
Séances du mercredi soir, 3407
Tarif des marchandises, 4298
Terminus de Port-Nelson, 4806
Traité avec l'Australie, 4761
Traité avec la Finlande, 3164
Vote transférable, 4056

Home Bank:
Indemnité aux déposants, 86, 223, 225, 1094, 2971, 3154, 3727, 3943, 4010, 4057, 4228, 4352, 4705, 4739, 4865, 4887, 4953, 4961, 5041

Hopkins (Edward N.) Moose Jaw:
Bureau de télégraphe d'Assiniboïa, 2306
Embranchement Avonlea, 3860
Remboursement des droits sur un bill, 4421

Hubbs (John) Prince-Edward:
Appartements au Château Laurier, 3125
Dragage du port de Vancouver, 3941
Traité avec l'Australie, 4776

Hudson (Albert Blellack) Winnipeg-Sud:
Budget, 1967
Chemin de fer de Calgary et Fernie, 4287, 4527, 4743
Recettes des chemins de fer, 3581
Préemption et chemin de fer de la baie d'Hudson, 3468
Tarifs des marchandises, 4304
Traités et conventions, 224
Transport des grains et le Pacifique-Canadien, 907
Transport des grains et le Canadien-National, 907

Hughes (James J.) King (I. P.-E.):
Approvisionnement de houille, 1197
Budget, 1557
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2788
Dépenses pour fins militaires, 3283
Egalité des sexes (divorce), 561
Loi des grains, 4722
Loi des viandes et conserves alimentaires, 3480

Hughes (James J.—*Fin*
Pensions à la vieillesse, 4421
Souris, brise-lames, 3670
Tarifs des marchandises, 4340

Humphrey (Levi William) Kootenay-Ouest:
Assainissement des platières Kootenay, 3271
Budget, 2051
Fonds des cantines, 783, 1501, 1527
Loi des chemins de fer, 4446
Loi électorale, 4543, 4897
Minerais, analyse et appréciation, 3221
Pertes dues aux perturbations du change, suite de la guerre, 4862
Région fruitière de Crescent, 372
Tarifs des montagnes, résolution, 457

Hunt (A. B.) Compton:
Budget, 2114

Hunt (Walter C.), Lettres de remerciements, 3073

Immigration et Colonisation:
Administration, 4838
Agents, 407
Appointements, 3382
British (La) Empire Steamship Company et la main-d'œuvre chinoise, 1513
Conférence sur l'Immigration, 906
Crédit agricole et établissement des soldats, 285, 4571
Crédits de l'Immigration, 906
Dépense casuelle et générale, 4142
Dépenses relatives à l'Immigration, 646, 4422
Emigration vers les Etats-Unis, 3015
Etablissement des soldats au Manitoba, 2246
Etablissement agricole des soldats, 4614, 4945
Henshaw (M.), 2879
Immigrants agricoles, 1636
Immigrants arméniens, 3469
Immigrants asiatiques, 515, 2045
Immigrants (Etat concernant les), 897
Immigrants japonais, 281
Immigrants renvoyés, 222, 649
Immigrants sans emploi, 1403
Immigrants sur les terres, 907
Immigration projetée, 1397
Loi concernant le ministère de l'Immigration et de la Colonisation, 3013, 3179, 3277
Main-d'œuvre parmi les immigrants, 3727
McDonald (Mlle), 2879
MacDonnell (R. P.), 904
Passage payé à certains immigrants, 3379
Permis aux immigrants, 1093
Placement agricole des soldats, 4797
Restaurant à Québec, 649
Statistique d'immigration, 1540, 4422

Immigration et Colonisation—*Fin*
Terres de soldats, nouvelle estimation, 907, 1638, 1769, 3155
Viaduc de Toronto et l'immigration, 1703
Wembley (Exposition de), 1145

Intérieur:
Approvisionnement de houille, 1188
Brevet de la Concrete Surfacing Machinery Company, 4024
Brevet de Walter W. Williams, 1357, 1482
Brevet de Edgeworth Greene, 1481, 3909
Canal Sanitaire de Chicago, 4232
Colons soldats, 1517
Commission d'établissement des soldats sur les terres, 1637
Compagnie John E. Russell (brevet), 4492
Compensation à la commission du chemin de fer T. & N.O., 4067
Concession de bois à pâte, Manitoba, 3943, 4055, 4570, 4707, 4785
Couvent d'Odonak, (combustible au), 522
Crawford (A. R.), 4081
Culture du blé, réserve des Pieds-Noirs, 903
Développement hydraulique dans l'Alberta, 3130
Divers crédits, 4993
Expédition Stefansson, 2606, 3582
Exploration des régions de l'Arctique, 4056
Explorations géologiques, 3239
Extraction du pétrole, 1960
Fabrication du coke, 4493
Forces hydrauliques, 4101
Fortier (L.-M.), 2307
Grenon (V.), 2445
Houillères de Drumheller, Rosedale et Wayne, 2185
Houillères de l'Alberta, 1635, 3727, 4291
Inondation au Yukon, 3772
Inspecteurs de homesteads, 1257, 1636
Keno City (Emplacement de), 1019
Loi des brevets, 1538
Loi des terres fédérales, 2736, 2866, 3040, 3184
Loi des territoires du Nord-Ouest, 3580, 3757, 4119
Loi relative aux oiseaux migrateurs, 2399, 2870
Mine, appointements, 1507
Mines et commission géologique, crédits, 3218
Observatoire fédéral à Ottawa, 4060
Parc des antilopes, 3379
Parc des bisons, Alberta, 308
Parcs et terres fédérales, 4088
Parcs nationaux, 4108
Pensions aux Abénakis, 748
Projet hydraulique des lacs Spray, 2766
Primes à l'extraction du pétrole brut, 2879

Intérieur—*Fin*
Protection des forêts, 1636
Protection du bois, arboriculture, etc., 4097
Quartz au Yukon (L'exploration du), 307, 540, 578, 4001
Réduction de traitement, 2247
Ressources naturelles, cession de leur gestion aux provinces, 411
Rivière de la Paix (Le bloc de la), 2766
Service topographique, 4063
Subvention à la Western Canada Irrigation Company, 4106
Terres à bois et pâturages, 4609
Terres de la compagnie de la Baie d'Hudson, 1018
Terres fédérales, règlement, 6
Topographie, 4096
Traitements, 3292
Translation des ressources naturelles, 1864, 4424
Tremblement de terre, 896, 1198, 1153
Troupeau de bisons au Yukon, 2307
Vente de la houille canadienne, 2440
Yukon, le commissaire de l'or, 223
Zone minérale du Pas, 1400

Iron Age, 47

Irvine (William) Calgary-Est:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 324
Appel au Règlement, 4899
British Consolidated Insurance Company, 3100
Budget, 1946, 1961
Canal de Welland, 4821
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4527
Chômage à Calgary, 548
Commission d'établissement des soldats sur les terres, 1637, 3528
Commission du port de Québec, 3650 (avance de fonds), 4049
Conférence internationale du Travail, 4906
Crédit agricole, 4867
Différends industriels, 3766
Elections générales, 4953
Employés des postes, 3728
Emprunt de $164,000,000, 4004
Enquête relative aux frets maritimes, 4988
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4230
Etablissement agricole des soldats, 4616
Frets maritimes, 1125
Frontière du Rhin, 3943
Gazette (La) du Travail, 1253
Gouverneur (Le) général, 4285
Henshaw (M.), 2879
Immigrants agricoles, 1636
Immigration projetée, 1397
Immigrants sans emploi, 1443

Irvine (William)—*Fin*
Immigrants sur les terres, 907
Immigration, 4150
Indemnité aux employés des Postes, 2878
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 1094, 3950, 4705
Indemnités de guerre, 4508
Instruction des cadets (crédits), 4849
Loi d'établissement des soldats, 3562
Loi électorale, projet de modification, 347
Loi électorale, 187, 3155, 3526, 4537, 4581, 4897, 4956
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3585
Loi des grains, 4692
Main-d'œuvre parmi les immigrants, 3727
McDonald (Mlle), 2879
Mineurs du Cap-Breton, 503, 708, 1332, 4187, 4612
Pension de vieillesse, 592, 958, 1905, 2734, rapport, 4413
Projet de loi de la Home Bank, 4742
Règlement de la Chambre (Revision du), 413, 4614
Remboursement de frais de divorce, 4704
Rideau Hall, 4285
Sécurité (La) et l'Allemagne, 3474
Service de vapeur entre le Canada et les Antilles, 3524

Jacobs (Samuel Willam) George-Etienne-Cartier:
Budget, 2343
Code criminel, 3991
Emprunt de $164,000,000, 4007
Exportation de l'énergie électrique, 3366, 3369, 3370, 3371
Fait personnel, 3528
Gazette (*La*) *du Travail*, 1249
Gouvernement (Le) anglais et le bétail canadien, 4866
Instruction des cadets, 4852
Loi de tempérance, 4789
Loi du ministère de l'Immigration, 3180, 3183
Mineurs du Cap-Breton, 4785
Pétitions, fret maritimes, 1011
Remboursements de droits, 3527
Représentant canadien aux Etats-Unis, 3271, 4708
Traité avec l'Australie, 4774
West Virginia Pulp and Paper Company, 1481

Jelliff (Lincoln Henry) Lethbridge:
Canal de Welland, 4820
Crédit agricole, 903, 4878
Embranchement Avonlea, 2746

Jelliff (Lincoln Henry)—*Fin*
Gisements métallifères des montagnes Rocheuses, 3225
Inspection de l'électricité et du gaz, 3203
Loi des animaux de ferme et leurs produits, 2977
Loi des grains, 632, 4588, 4679, 4730
Prince-Rupert, construction d'un élévateur, 4986
Tarif douanier, 3096

Johnston (J. Fred.) Last Mountain:
Budget, 1705
Manitoba and North Western Railway Company, 1356
Question de privilège, 2242, 2700
Santé des animaux (crédits), 884
Tourbe (Exploitation de la), 1510
Vacances de Pâques, 1333

Jones (George Burpee) Royal (N.-B.):
Bateau passeur à Cross-Point, 2049
Budget, 2654
Bureau de poste à Big-Beach, 1638
Bureau de poste à Campbellton, 1144
Bureau de poste à Dalhousie, 1144
Edifice public de Hartland, 1399
Farrell (Docteur Edward), 2579
Fisher (John R.), 2876
Nominations dans Restigouche-Madawaska, 412
Quai à Lockeport, 2307
Quai à Matane, 408, 1515
Quai de Mott (N.-B.), 904, 1632
Transport des fonctionnaires sur les chemins de fer de l'Etat, 1257, 1339
Traverse Cross-Point-Campbellton, 1399

Justice:
Achats de charbon du district militaire nº 10, 1626
Adolescents dans les pénitenciers, 4423
Coalition des commerçants de fruits, 3217
Code criminel, 109, 346, 539, 771, 1279, 3983, 4190, 4232, 4961
Cour Suprême (loi), 546
Divers crédits, 5023
Droit d'auteur, 86, 1043
Employés des pénitenciers du Canada, 4227
Gendarmerie à cheval, pensions, 139, 832
Inspecteur de pénitencier, 2308
Juge Coderre (L'hon.), 1399
Loi criminelle, 3525
Loi de la Cour Suprême, 3735, 3770
Loi de la preuve, 1198, 3744
Loi de la Royale gendarmerie à cheval, 3035
Loi de faillite, 1398, 3131, 3527, 4115

Justice—*Fin*
Loi des prisons et maisons de réforme, 4226, 4499
Loi de tempérance, 224, 3032, 3471, 4233, 4789
Loi du service militaire, 3602
Loi relative aux services administratifs, 2183
Loi sur le divorce, 3835
Modification de la loi des banques, 1140
Nomination de juges, 4608
O'Leary (Michael), V.C., 2761
Paris clandestins, 549
Pénitencier de Dorchester, 2047
Pénitencier de Stoney Mountain, 746
Publication des lois, 3479
Rapport du colonel Machin, 4053
Réforme pénitentiaire, 1258, 4422
Smith (Cecil R.), 3728
Traitements, 3741
Vétérans dans les pénitenciers, 4423

Kay (William Frederick) Missisquoi:
Agriculture, rapport, 771
Loi des grains, rapport, 4348
Remboursement des frais d'un bill privé, 4953

Kelly (Fenwick Lionel) Cape-Breton-Nord, (N.-E.): Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 504

Kellner (Donald F.) Edmonton-Est:
Appel au Règlement, 4020
Approvisionnement de houille, 1194
Bureau de la commission d'établissement des soldats à Edmonton, 4422
Chemins de fer, projet de loi, 404
Crédits de l'Immigration, 906
Demande de renseignements, 1961
Dragage dans les Provinces maritimes, 4041
Edifices fédéraux d'immigration, 4476
Edifice publics, Ottawa, 4517
Elévateur à Prince-Rupert, 3506
Escuminac, 3678
Etablissement de soldats sur la réserve du lac La Selle, 3267
Expérience de déshydratation, 383
Fort-Resolution, 3939
Fort-Smith, 3939
Frets maritimes, 1312
Heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1699
Honey-Harbour, 3423
Immigrants sans emploi, 1433
Impression des documents parlementaires, 3501
Ingénieur topographes, 3463

Kellner (Donald F.)—*Fin*
Loi des animaux et de leurs produits, 2977, 3753
Loi électorale, 4555
Loi des territoires du Nord-Ouest, 3758
Loi sur les revenus de guerre, 3108
Parc des bisons, Alberta, 308
Réserve du lac La Selle, 2184, 2247, 3726
Rétablissement des soldats à Edmonton, 3726
Service topographique, 4064
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 504
Tarif douanier, 3082
Tarif des montagnes, réduction, 441
Transbordement des marchandises sur les chemins de fer nationaux, 3725
Travaux d'hiver, conférence, 1053

Kennedy (Donald M.) Edmonton-Ouest:
Budget, 2688
Criblures des élévateurs, 905
Développement hydraulique dans l'Alberta, 3130
Edifice du parlement, Ottawa, 4515
Elévateur à Prince-Rupert, 3512
Explorations géologiques et explorations topographiques, 3241
Fort Vermillon, poste de T.S.F., 3002
Frets maritimes, 1366
Immigration, subventions aux associations, 4159
Loi des chemins de fer, 4430
Loi électorale, 4556, 4578, 4897
Loi sur les revenus de guerre, 3317
Owen Sound, dragage, 3434
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 308, 591, 772, 897, 1054, 1638, 1739, 2051, 2121, 2400
Tarifs des marchandises, 4395
Tarifs des montagnes (résolution), 430
Taux de transport des chemins de fer, 3835
Télégraphes, recettes et dépenses, 413
Traverses créosotées pour le National-Canadien, 3468

Kennedy (John Wilfred) Glengarry-Stormont:
Classement des produits laitiers, 235, 236, 238, 239, 241, 245
Coalition des commerçants de pommes de terre, 1635
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3947
Loi des élections, 4571
Pensions du personnel T. P., 793, 794, 795, 796
Service téléphonique, 4476
Standardisation de la crème glacée, 1282
Tarif douanier, 3076
Tour du Parlement, 4513

King (L'hon. James H.) Kootenay-Est):
Appointements, Travaux publics, etc., 792, 835
Baie Burgoyne, réparation au quai, 4031
Bamfield-Est, réfection du quai, 4031
Bateau passeur à Cross Point, 2049
Beaumaris, réparation au quai, 3407
Budget, 1786
Bureau de la commission d'établissement des soldats à Edmonton, 4422
Bureau de poste de Campbellton, 1144
Bureau de poste de Dalhousie, 1144
Bureau de poste de Moncton, 1541
Bureau de poste de Prince-Rupert, 648
Bureau de poste de Shédiac, 646
Bureau de poste de Saskatoon, 648
Bureau de poste de Vancouver, 3129, 4354, 4422
Bureau du Gouvernement à Toronto, 3603, 3666
Bureau de télégraphe d'Assiniboïa, 2306
Cale sèche Champlain à Lauzon, 1254
Cale sèche (Esquimault), 648
Canal Nettey, 3379
Carillon de la tour du Parlement, 2184
Casquettes des hommes d'ascenseurs, 1635
Celista, quai, 4031
Coalitions (Enquête sur les), 748
Commission du port de Québec, 3639
Convention avec la cité d'Ottawa, 3603, 3741, 3869, 4422
Construction de bureaux de poste, 1257
Division de l'architecture, 4048
Dragage à Malagash, 1017
Dragage du port de Vancouver, 3941
Edifice public de Hartland, 1400
Edifice public à Vancouver, 1635
Edifice public à Bouctouche, 1738
Edifice public de Richibouctou, 1399
Elévateur à Prince-Rupert, 3507
Emplacement d'un édifice public à Lorette-ville, 3581
Ferme expérimentale d'Ottawa, 1515
Fête (La) de l'Empire et le drapeau sur les édifices publics, 3472
Fleuve Colombia à Revelstoke, 4031
Georgetown (I.P.-E.), réparations du hangar, 3667
Grande-Rivière (Le port de), 221
Immeuble, Edmunston, 748
Indemnité des déposants de la Home Bank, 3975
Inondations au Manitoba, 4355
Ligne de téléphone des lacs Oosta, François et Burns, 4045
Ottawa, édifices publics, 4513
Port de Matane (Améliorations au), 223
Ports et rivières en général, 3667, 3903
Protection du fleuve Fraser, 3940

King L'hon. James H.)—*Fin*
Quai du cap Cocagne, 1257
Quai de Dartmouth, 1144, 1540
Quai Harris, 2305
Quai de Kempt Head, 1514
Quai de la traverse de Ross, 1539
Quai Lockeport, 2307
Quai de Matane, 408, 1515, 2580
Quai de Motts (N.-B.), 904, 1633
Quai de Pierreville, 1017
Quai de Sheet Harbour, 2581
Question de privilège, 3942
Rivière Sainte-Marie, 1540
Rivière Ottawa, entretien et fonctionnement des écluses, 4277
Tarifs des marchandises, 4343, 4382
Tarifs des Montagnes, résolution, 456
Travaux de la Chambre, 746
Travaux publics, Manitoba 4473
Traverse Cross-Point, Campbellton, 1399

King (John Warwick) Huron-Nord:
Budget, 2217

King (Le très hon. W. L. Mackenzie) York-Nord:
Accord Anglo-Allemand, 1542
Achats d'autos, 908
Achats de charbon, district militaire n° 10, 708
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 333
Affaires de la Chambre, 3765, 4059, 4114
Affaires extérieures, appointements et dépenses casuelles, 3821
Ajournement de la Chambre, 954, (Ascension), 3159, 5058
Appointements, Immigration, 3387
Archives, crédits, 5028
Assurances maritimes, 4354, (rapport), 4703
Automobiles du Gouvernement, 903, 4955
Avis de motions, 1333
Barrage de Morrisburg, 352
Blé moulu en douanes, 649
Budget, 2623
Bureau du Gouvernement à Genève, 1581, 1625
Canal d'assainissement de Chicago, 355, 3325
Canalisation du Saint-Laurent, 2122
Captivité du docteur Béland, 3470, 4424
Chemin de fer National à Rouyn, 1198
Chômage (Conférence du), 353
Coalition dans le commerce des fruits, 309
Comité de sélection, 2
Comité spécial des frets maritimes, 1640, 1686
Comités permanent, 708
Commission de régie interne, 3

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Suite*
Commission du service civil, 957
Conférence provinciale, 3268
Convention avec la ville d'Ottawa, 3743
Convention tripartite de Saint-Jean, 4353
Crawford (A. R.), 4086
Crédit agricole, 903, 1767
Demande de documents, 2246, 4114, 4955
Démission du Solliciteur général, 3406
Députés décédés, éloge, 3
Détournement des eaux des Grands lacs, 586
Deuil de M. l'Orateur, 6
Développement hydraulique dans l'Alberta, 3130
Développement hydraulique du fleuve Saint-Jean, 3272
Discours du trône, motion, 2, 23
Drapeau national, 4351, 4611
Droit d'auteur, comité, 510
Droit d'exportation sur l'énergie électrique, 3465
Edifice public à Vancouver, 1455, 1625
Egalité des sexes en matière de divorce, 540, 3217
Election fédérale, 1640
Elévateur Spillers, 651, 3217
Elévateurs à grain, 899
Eloge de M. Drummond, 3461
Eloge de M. Hunt, 2761
Eloge de M. Thompson, 3266
Emendation du Compte rendu, 2245
Emprunt de $164,000,000, 3734
Enquête sur le grain, 139, 186
Evacuation de la zone de Cologne, 355
Explication à propos de crédits, 3481
Exportation de l'énergie électrique de Carillon, 3327, 3328, 3331, 3334, 3336, 3337, 3338, 3339, 3377, 3378
Exportation de grain, 410
Exportation d'énergie électrique, 405, 3265, 3324, 3474, 3727, 4263-4267, 4269, 4272
Exposé budgétaire, question, 1333
Fabriques de chaussures, 408
Fermes expérimentales, constructions, 4473
Fête du roi, 3726
Fonctions de Solliciteur général et le ministre de la Justice, 4613
Fort-Résolution, quai, 3938
Frets maritimes, 110, 138, 186, 725, 894, 955, 958, 962, 1043, 1093, 1205, 1378, 1516, 1542, 4354, 4412
Frontière du Rhin, 3943, 4002, 4057
Fusionnement des chemins de fer, 4954
Fusion politique, 957
Gouvernement (Le) et les brasseurs, 3407
Heure d'été, 2246
Home Bank, 86, 223, 225, 1094, 2971, 3155, 3958, 4752, 4865, 4887, 5041

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Suite*
Ile Wrangel, 3017
Immigrants, 897
Immigration asiatique, 2046, 3528
Immigration Japonaise, 281
Impôts de vente (Remises d'), 647
Impôts fédéraux et provinciaux, 902
Impôt sur le revenu et les fonctionnaires du Yukon, 3886
Inondation au Yukon, 3272
Inspection de l'électricité et du gaz, crédits, 3206
Iron Age, 47
Loi de finances, provisoire, 1199, 5041
Loi de naturalisation, 2246
Loi des chemins de fer, 4424
Loi des compagnies de prêt, 3769
Loi des douanes, 3176, 3762
Loi des grains, 1517, 3131
Loi des fruits, 4190, 4292
Loi du service civil, 3472
Loi électorale, 3155, 4554, 4577, 4879, 4889, 4957, 5049
Loi sur le droit d'auteur, 4112
Lieutenant-gouverneur d'Ontario, 4352
Mercredi des cendres, 404
Merger de compagnies d'exploitation hydraulique, 4112
Mineurs du Cap-Breton, 708, 956, 1054, 1283, 1331, 1518, 1638, 1640 2508, 2971, 4353
Motion au sujet du budget, 1473
Mutation dans le comité des élections, 3769, 3939
Mutation dans la composition des comités, 3885
Naturalisation (Loi de), 591, 896
Nomination au conseil impérial, 4661
Nominations dans le service civil à Toronto, 1637
Ordres de la session (1924), 1140
Ordres pour dépôt de documents, 1332
Pacte de sécurité et l'Allemagne, 3474, 4705, 4822
Pensions de vieillesse, 409, 2733, 4424
Pensions militaires, 648
Pensions (Rapport sur la loi des), 548
Permis de pêche, 1639, 1704
Poste rurale, 1739
Prêts agricoles, 1703
Prêts à la Grèce et à la Roumanie, 2308
Priorité accordée au bill n° 4, 4054
Prolongation des fonctions du Gouverneur général, 4187
Protocole de Genève, 223, 1044
Quartz au Yukon (L'exploitation du), 540
Question de privilège, 3380
Radiation d'une inscription de Compte rendu au sujet du discours du trône, 140

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Suite*
Reclassement du personnel, 2876
Réforme du Sénat, 4423
Règlement de la Chambre (Prévision du), 417, 746
Remboursements de droits, 3527
Rente viagère au docteur Saunders, 590
Renvoi d'un projet de loi (Postes), 578
Représentants canadiens aux Etats-Unis, 3271, 4708
Représentation de Terre-Neuve aux négociations entre le Canada et les Antilles, 4707
Ressources naturelles de l'Ouest, 411, 642
Revision du tarif, 3794
Routes (Grandes), 709
Sans-travail (Secours aux), 353
Séances de l'Ascension et de la fête Victoria, 3582
Séances des comités, 4412, 4421
Séances du lundi, 2826
Séances du matin, 4186, 4288, 4421, 4496
Séances du mercredi, 186, 1048, 3407
Service de la poste rurale, 3130
Singapour (Base militaire de), 224, 285
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 473
Smith (Cecil R.), 2879
Société des Nations, délégation, 1198, crédits, 5029
Solde de la troupe permanente, 4785
Statut du Canada, 3582
Stone et Smithson (L'entreprise de), 648
Taxe sur l'essence, 646
Taxe sur les ventes, remboursement, 900
Tarif (Représailles en matière de), 896
Taux d'assurances maritimes, 3407, 3472
Terres des soldats, 2122, 2916
Traité avec l'Australie, 2073, 2244, 2444, 3017, 4762
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 697, 4500
Traité avec les Etats-Unis, délimination des frontières, 2725
Traité avec les Etats-Unis, narcotiques, 353, 706
Traité avec les Etats-Unis, lac des Bois, 2730, 2827
Traité des Sept puissances, 1639
Traité pour la chasse pélagique du phoque, 3582
Traités internationaux, 545
Traités (Ratification de), 506
Traitements, Marine et Pêcheries, 509
Tremblement de terre, 1198
Troubles en Chine, 4613
Tribu indienne des Piégans, 4953

King (Le très hon. W. L. Mackenzie)—*Fin*
Vacances de Pâques, 1333, 1699
Viaduc de Toronto et l'immigration, 1703
Vote transférable, 309, 1199, 3916, 4056, 4497

Kirkwood (Henry James), 1331

Knox (Andrew) Prince Albert:
Budget, 2450
Canal Welland, 3468, 4816
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2766, 4002, 4288
Embranchement Avonlea, 2747
Essais de minerais, 3237
Etablissement agricole des soldats, 4620
Explorations géologiques dans la Saskatchewan, 3239
Fermes expérimentales (crédits), 810
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3036
Loi des grains, 3030
Personnel de la Commission d'Etablissement des soldats, 1256
Ports de douane, Saskatchewan, 3269
Santé des animaux, 881
Séances du mercredi, 1048

Kohl (Mme Anna), 3248

Kyte (Georges W.) Cap-Breton-Sud:
Appel du Règlement, 3427
Budget, 2099
Ports et rivières, dépenses, Provinces maritimes, 3689
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 486
Tarif douanier, 3088.

Ladner (Leon Johnson) Vancouver-Sud:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 321
Budget, 2411
Chenal du Saint-Laurent, 2981
Coalition dans le commerce des fruits, 309, 354, 1639, 2246, 3217,
Corps d'aviation de la Colombie-Anglaise, 3278
Chemin de fer Edmonton, Dunvegan and British Columbia, 4055
Commission du port de Québec, 3646
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3848
Egalité des sexes, divorce, 565
Emission de valeurs fictives, 1151
Escuminac, améliorations au port, 3693
Fête (La) de l'Empire et le drapeau sur les édifices publics, 3472
Fleuve Fraser, améliorations, 4034
Fonds de cantines, 1536, 1477, 2751
Frais d'administration, R.C.S., 4215

Ladner (Leon Johnson)—*Fin*
Frets maritimes, 1070
Immigrants sans emploi, 1423
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 4013
Industrie fruitière, crédits, 374
Industrie laitière, crédits, 244
Loi des épizooties, 3533
Loi des chemins de fer, 4427
Loi des grains, 4670
Loi des pensions, 2836
Loi d'établissement des soldats, 3577
Loi électorale, 4958
Loi sur les droits d'auteur, 4112
Loi sur les revenus de guerre, 3121
Loi sur l'industrie laitière, 3605
Naturalisation au point de vue de la Colombie, 3151
Paris de courses, 674
Personnel administratif, économies à réaliser, 849
Prime aux industries, 600
Question de privilège, 3942
Remboursement du droit antidumping, 4002
Revision du Règlement de la Chambre, 429
Tarif douanier, 3083
Tarif des marchandises, 4310
Tarifs des montagnes, résolution, 439
Tourisme dans la Colombie, publicité, 3300
Traité avec l'Australie, 3017, 4765
Traité avec la Finlande, 3164

Lafleur (E.) c.r., 1737, 3378

Lanctôt (Roch) Laprairie-Napierville:
Armée canadienne permanente, 1400
Budget, 1807
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3977

Lapierre (Edmond-Antoine) Nipissing:
Budget, 1893
Bureau du réseau de l'Etat à Sudbury, 908
Chemin de fer de Rouyn, 4111
Loi des grains, 4586
Loi électorale, 4563

Lapointe (L'hon. Ernest) Québec-Est:
Achats de charbon du district militaire nº 10, 1637
Acte de l'Amérique britannique du Nord, projet de modification, 299
Affaires de la Chambre, 4114
Appel au Règlement, 3022, 4473
Brevet Edgeworth Green, 1481
Brevet de Walter W. Williams, 1357, 1482
Budget, 2581
Chemin de fer de Rouyn, 4111

Lapointe (L'hon. Ernest)—*Suite*
Coalition des commerçants de fruits, 3277
Code criminel, 3983, 4190, 4232, 4961
Coderre (M. le juge), 1399
Commission des champs de bataille de Québec, 4498
Commission du port de Québec, 3627
Commission du port de Toronto, 2848
Commission royale relative aux grains, 4985
Demandes de documents, 4707, 4784, 4954
Dépenses casuelles de l'Immigration, 4142
Différends industriels, 3132
Doucet's Landing, dragage, 3127
Droit d'exportation sur l'énergie électrique, 3466
Egalité des sexes en matière de divorce, 559, 3847
Enquête relative aux frets maritimes, 4987
Frets maritimes, correspondance, 833, 985, 1388
Gendarmerie à cheval, 139, 832
Heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1700
Home Bank, frais de justice, 4944
Justice (Ministère de la), appointements, 3741, 5023
Loi criminelle, 3525
Loi de faillite, 1398, 3131, 3257, 4115
Loi de la Cour suprême, 3735, 3770
Loi de la preuve, 1198, 3744
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3035
Loi des fruits, 4190
Loi des grains, 4607
Loi des prisons et maisons de réforme, 4226, 4499
Loi de tempérance, Nouvelle-Ecosse, 2766, 3032, 3471, 4233, 4789
Loi du ministère de l'Immigration, 3180
Loi du service militaire, 3602
Loi électorale, 4538, 4572, 4881
Loi relative aux oiseaux migrateurs, 2871
Loi relative au service administratif, 2183
Modification de la loi des banques, 1140
Nominations de juges, 4608
O'Leary (Michael), V.C., 2761
Paris clandestins, 549
Paris de courses, 690
Pénitencier de Dorchester, 2047
Pénitencier de Stoney Mountain, 746
Port de Québec, 3875
Projet de loi de la Home Bank, 4740
Protocole de Genève, 1045
Publication des Statuts, 2758
Rapport du colonel Machin, 4053
Revenu de la poste à Aldouane, 3130
Réforme pénitentiaire, 1273, 4422
Remaniement du service civil, 2971

92724—3½

Lapointe (L'hon. Ernest)—*Fin*
Remaniements et mutations dans le service civil, 2869
Salaires des employés des chemins de fer nationaux, 1147
Smith (Cecil R.) 2879, 3728
Symington (M.), honoraires, 5051
Taxe sur les amusements, 904
Taxe sur la gazoline, 904
Tempérance (Loi de), 224
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 700
Vote transférable, 3527, 4002

Lavigueur (Henri-E.) Québec Comté:
Budget, 2385
Commission du port de Québec, 3659
Criblures de grain, 3721
Restaurant des immigrants à Québec, 649

Leader (Harry) Portage-la-Prairie:
Budget, 2680
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2811
Code criminel, 4192
Comité sur les frets maritimes, 1699
Convention avec la ville d'Ottawa, 3742
Digues de la rivière Assiniboine, 3932, 3933
Etablissement agricole des soldats, 4620
Frais d'administration, Finances, 4136
Frets maritimes, 743
Industrie animale, 385
Laboratoire en annexe au collège d'agriculture du Manitoba, 3252
Loi des élections, 4575
Loi des grains, 4695, 4710
Loi d'établissement des soldats, 3549
Loi sur les revenus de guerre, 3109
Parlement, éclairage, 4480
Port de Québec, 3879
Prime aux industries, 604
Santé des animaux, 875
Tarif de transport des bestiaux, 4290
Tarif douanier, 3097

LeSueur (Richard Vryling) Lambton-Ouest:
Budget, 2591
Exportation de l'énergie électrique, 4237-4241
Extraction du pétrole, 1960
Immigrants, recrutement, surveillance, 4176
Pétrole (Exploitation des puits de) dans Lambton et Kent, rapport Hume, 3231, 3232, 3241, 3242, 3244, 3245
Prime aux industries, 593

Lewis (Arthur John) Swift Current:
Blind River, dragage, 3408, 3410, 3411, 3415
Bons postaux, dépense et recette, 232
Budget, 2543
Code criminel, 4192

Lewis (Arthur John)—*Fin*
Discours du trône, 98
Edifice du Parlement, achèvement, 4515
Egalité des sexes en matière de divorce, 567
Embranchement Avonlea, 2861
Frais d'administration, R.C.S., 4225
Frets maritimes, 1089
Indemnités de guerre, 4508
Instruction des cadets, 4847
Loi des douanes, 3175, 3762
Loi électorale, 4581
Loi d'établissement des soldats, 3536
Loi sur les revenus de guerre, 3105
Paris de courses, 681
Port de Québec, 3872
Portage-la-Prairie, prolongement d'égout, 3935, 3936
Ports et rivières, Québec, 3902, 3903, 3904, 3906, 3907, 3908, 3909, 3910, 3917, 3918, 3919, 3920, 3928
Ports et rivières, en général, 3903
Réforme du Sénat, 929
Remboursement de droits sur un bill, 4421
Saskatchewan, dragage, 3937
Services de vapeur, 4019
Tarif douanier, 3082

Logan (Hance James) Cumberland:
Approvisionnement de houille, 1196
Budget, 1830
Différends industriels, 3137
Pension à la vieillesse, 4415
Perception des taxes, 4289
Ports et rivières du Nouveau-Brunswick, 3695
Question de privilège, 4491, 4492
Quorum du comité des comptes publics, 1767
Rectification, 1905
Service de renseignements commerciaux, 3068, 3069
West Virginia Pulp and Paper Company, 1356

London Mutual Fire Insurance Company, 3909

Lovett (Lewis Johnstone) Digby-Annapolis:
Commsision du service civil, 1626
Correspondance avec la commission du service civil, 3600
Gulliver's Cove, brise-lames, 3451
Industrie fruitière, crédits, 373
Paris de courses, 683
Service de vapeur entre St-Jean et les ports du bassin des Mines, 4028

Lovie (William James) Macdonald:
Avances aux soldats colons, 4939
Budget, 2571
Canal de Welland, 4823

Lovie (William James)—*Fin*
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2769
Industrie animale, 392
Journaliers de Winnipeg, billets à prix réduits pour ceux travaillant aux récoltes, 4902, 4903
Loi des grains, 619, 4709
Loi des élections, 4578
Prime aux industries, 609
Santé des animaux, 873
Service de vapeur entre Mulgrave et Guysboro, 4021
Subvention aux postes et paquebots, 4017

Low (L'hon. Thomas Andrew) Renfrew-Sud:
Assurances sur les élévateurs, 1634
Banque Nationale, 1281
Bureau cinématographique, 3492
Bureau de la Statistique, 3190
Bureau international des tarifs de douane, 3491
Canada is coming through, plaquette, 281
Cedar Rapids Power Company, exportation d'énergie électrique, 1738
Chaussures (Importation de), 643
Chaussures (Industrie des), 283
Chemin de fer National-Canadien, 1631
Clarke Steamship Company, 2878
Comité relatif aux prêts maritimes, 3942
Commerce avec l'Allemagne, 2605
Commission des grains, 647, 1142, 1143, 1630, 4995
Commission hydraulique d'Ontario et exportation de l'énergie électrique, 2777
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3482
Conserverie (Matériel de), 901
Criblures des élévateurs, 905, 4110
Distribution du rapport du recensement, 3154
Eaux gazeuses, 2604
Echantillons de blé déposés à Vancouver, 3129
Elévateur à Prince-Rupert, 3065, 3503, 4986, 4987
Elévateur d'Halifax, 643, 3056, 3057
Elévateurs du Gouvernement, 3049-3056
Enquête sur le grain, 958
Exportation de produits forestiers, 282
Exportation de l'énergie électrique, 2335, 3265 4056, 4355, 4424
Exportation des pommes de terre, 3580
Frets maritimes, 709, 958, 1139
Génération de l'énergie hydraulique, 747
Importations anglaises, 903
Importation de courroies en cuir, 2606
Importations de laine, 2606
Importations de verre, 1048
Impression des documents du Gouvernement, 3494

Low (L'hon. Thomas Andrew)—*Fin*
Inspection de l'électricité et du gaz, 3199
Impression des documents parlementaires, 3501
Inspection des poids et mesures, 3494
Inspection du blé, 2048
Laboratoire de recherches du Commerce, 644, 2605
Lafleur (E.), c.r., 1738
Lafleur (M.) et le contrat Petersen, 3378
Loi des grains, 616, 1383, 1635, 1649, 1703, 2827, 2915, 3018, 3131, 3273, 4582, 4708, 4955
Loi des primes à l'industrie du cuivre, 1739
Loi sur le poinçonnage de l'or et de l'argent, 3326
Marine marchande, 1254
Permis de réimprimer, demande, 411
Population des circonscriptions d'Ontario, 1632
Preston (W. T. R.), 1282, 2605
Prime aux industries, 592
Publications officielles en langue française, 2057
Publicité du Gouvernement dans les journaux, 1145
Puits à pétrole (Matériel à forer les), 906
Rapport du docteur Birchard, 1512
Rathbone (M.), 4866
Secours à la population des îles Sous-le-Vent, 3503
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3517
Services de vapeurs, 4018-4024
Service des nouvelles, 610
Statistique démographique, 1631
Subventions aux paquebots, 1958, 4015, 4983
Symington (M.), honoraires, 5051
Tarif de préférence britannique, 644, 1145
Trafic du chemin de fer National-Canadien, 1512
Taxe d'exportation sur l'énergie électrique, 4707
Trafic-marchandises productif des chemins de fer, 1280
Traité avec l'Australie, 2305

Lucas (William Thomas) Victoria:
Budget, 2031
Drawbacks, 1959
Fonctionnaires du ministère de l'Agriculture, 1014
Industrie animale, 395
Loi des grains, 4703, 4735
Loi électorale, 4883
Port de Saint-Jean, améliorations, 4520
Santé des animaux, 881
Tarif douanier, 3101

Macdonald (L'hon. Edward Mortimer) Pictou:
Achats de charbon (district militaire nº 10), 773, 1018, 1626
Artillerie Royale Canadienne, 1283
Borden (Colonel A.-H.), 4110
Camp Borden, 2308, 2335
Canal Welland, 4820
Champ de tir à Leger's Corner, 1399
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4528
Commission du port de Québec, 3641
Défense nationale, appointements, 3273, 4827
Dette publique, 904
District militaire nº 2, 1631
Embranchement Bengough-Willowbunch, 1453
Embranchement China-Clay, 3602
Embranchement Regina-Avonlea, 1454
Emeutes de Québec, 3017
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4229
Expédition d'essai du charbon de l'Alberta dans l'Ontario, 5017
Fonds des cantines, 789
Forme de la réponse donnée à une question, 1863
Frets maritimes, 1303
Fusionnement des chemins de fer, 4953
Gendarmerie (La) à cheval et la rébellion du Nord-Ouest, 3831, 4227
Gratification aux soldats, 3601
Guenet (Alfred), 2915
Immigration, 3396, 3397, 4173
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 5048
Indemnités de guerre, 4508
Instruction des cadets, crédits, 4838
Loi électorale, 4880, 4538
McKenzie (Collin), 1047
Mineurs du Cap-Breton, 4188
Mullins (Colonel H.-A.), 771
Obligations non imposables, 906
Pensions de la milice, 5015
Projet de la Home Bank, 4741
Protocole de Genève, 1045
Quilty (L'affaire), 3283
Rappel au Règlement, 3019
Rente viagère à M. Fielding, 4945
Statistique relative à la milice, 2440
Tarifs des marchandises, 4327
Tarifs des montagnes, résolution, 459
Timbres de quittances et chèques, 902
Tombes des soldats en France, 409
Vente d'immeubles, Défense Nationale, 2048

Macdonnell (R. P.), 904

Machin (Colonel H. A. C.), 3015, 3130

McKay (Matthew) Renfrew-Nord:
Crédit agricole, 4872

Mackinnon (Donald Alexander) Queens (I. P.-E.):
Budget, 1900, 1905

Maclaren (Murray) Saint-Jean-Albert:
Budget, 1888
Commission du port de Québec, 3640
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3490
Convention tripartite de Saint-Jean, 4353, 4422
Défense nationale, 3275
Echelles à poisson, 3888
Exposé annuel du National-Canadien, 2947
Fonds de cantine, 1480, 1525
Frais d'administration, R.C.S., 4219
Heure d'été, 2246
Immigrants sans emploi, 1432
Instruction des cadets, 4851
Léproserie de Tracadie, 3599
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3590
Loi des animaux de ferme et leurs produits, 2977
Loi des chemins de fer, 4429
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3861
Marchandises transportées à Portland, 307
Marine marchande, 279
Matériel roulant du National-Canadien, 2184
Nettoyage des rivières, 3888
Provinces maritimes et le tourisme, 3301
Prix de transport pour moissonneurs, 4903
Quarantaine de Saint-Jean, 3599
Royal Mail Steam Packet Company, 772
Tarif douanier, 3078
Taux d'assurance maritime, 3407, 3472, 4353
Traité avec l'Australie, 2305
Traité avec les Pays-Bas, 3167

Maclean (Alfred-Edgar) Prince (I. P.-E.):
Betterave (Expériences avec la), 3250
Beurre canadien sur le marché anglais, 242
Economie dans les travaux publics, 3685
Fonds de cantines, 1535
Huîtrières de l'île du Prince-Edouard, 1142
Loi des grains, 4606
Loi sur l'industrie laitière, 3620
Paris de courses, 664
Pêche du homard, 3894
Pêche de l'huître, 3894
Poisson des Provinces maritimes, 1018
Santé des animaux, 878

Maclean (William Findlay) York-Sud:
Acte de l'Amérique britannique du Nord (projet de modification), 285, 338
Budget, 2279
Canal Welland, 4801

Maclean (William Findlay)—*Fin*
Caisses postales, organisation, 231
Chemins de fer (Situation des), 4926
Cie Canadienne du téléphone sans fil Marconi, 1114
Comité sur les frets maritimes, 1687
Commission du port de Québec, 3651
Différends industriels, 3135
Discours du trône, 128
Embranchement Bengough-Willowbunch, 2865
Emission de valeurs fictives, 1167
Exportation de l'énergie électrique, 3334, 3348, 3355, 3356
Exposé annuel du National-Canadien, 2939
Fonds de cantines, 548, 590
Frets maritimes, 970
Loi des chemins de fer, 4466
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3971, 5043
Inspection de l'électricité et du gaz, 3201
Politique douanière, 2279
Projet de loi de la Home Bank, 4759
Radiation d'une inscription du Compte rendu, 142
Remboursement de frais de divorce, 4704
Remise de taxes supplémentaires, 4487
Service (Le) postal ambulant et le réseau national, 1029
Six Nations (Pétrole sur la réserve des), 4967
Statut (Le) du Canada, 3582
Sténographes des députés, 2916
Tarifs des montagnes, résolution, 443
Tarifs maritimes, comité, 1516
Traité avec l'Australie, 2051
West Virginia Pulp and Paper Company, 1223

Macphail (Mlle Agnes) Grey-Sud-Est:
Collège royal militaire de Kingston, quai, 3428
Commission du port de Québec, 3555
Instruction des cadets, 4831
Loi des élections, 4547
Loi des grains, 4726
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 570, 3849
Réforme pénitentiaire, 1258
Situation ouvrière au Cap-Breton, 1712, 1720, 1961

McBride (Thomas George) Caribou:
Budget, 1801
Canaux (crédits), 4819
Chômage des immigrants, 3404
Commission du port de Québec, 3646
Edifice public, Vancouver, 4951
Elévateur à Prince-Rupert, 3238

McBride (Thomas George)—*Fin*
Essayerie de Vancouver, 3238
Fait personnel, 3472
Ferme expérimentale pour le nord de la Colombie, 809
Frets maritimes, 1009
Immigration, la situation aux Etats-Unis et au Canada, 4158
Impression des documents du Gouvernement, 3497
Inspection des poids et mesures, 3497
Instruction des cadets, 4846
Loi électorale, 4555, 4895, 4958
Loi de tempérance, 4792
Produits laitiers (Importateurs de), 3750
Prime aux industries, 707
Rectification du compte rendu, 1864
Relevés hydrographiques, 2964
Salmon-Arm (Région d'arboriculture fruitière de), 373
Service topographique, 4065
Service T.S.F. sur la côte du Pacifique, 3001
Vancouver, protection de la berge du parc Stanley, 4037

McCoy (Ernest), 3726

McConica (Thomas Henry) Battleford:
Budget, 2476
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2801
Chenal du St-Laurent, 2984
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2424
Etablissement agricole des soldats, 4616
Santé des animaux, 883
Tarifs des marchandises, 4388

McCrea (Francis N.) Sherbrooke:
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3873
Recettes des douanes en 1925, 2306
Recette et dépenses du National-Canadien, 3831
Tarifs des marchandises, 4320

McDonald (Angus) Témiscamingue:
Budget, 1899
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3496
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4231
Immigrants sans emploi, 1432

McDonald (Mlle M.), 2879

McGibbon (Docteur Peter), 1960

McGiverin (L'hon. Harold Buchanan) Ottawa:
Brevet Edgeworth Greene, 1482
Convention avec la ville d'Ottawa, 3871

McGiverin (L'hon. Harold Buchanan)—*Fin*
Remboursement de frais pour demande de divorce, 3525, 4186
West Virginia Pulp and Paper Company, 1355

McIsaac (Colin Francis) Antigonish-Guysborough:
Best (W. L.), 2879
Tarif douanier, 3090

McKay (Matthew) Renfrew-Nord:
Génération de l'énergie hydroélectrique, 746

McKenzie (Collin), 1047

McKillop (Hugh C.) Elgin-Ouest:
Budget, 1853
Indiens de la tribu Munsey, 4968
Prime à l'élevage du porc à bacon, 823
Projet de loi de la Home Bank, 4758

McLean (Alexander), 3153

McMaster (Andrew Ross) Brome:
Acoustique de la Chambre des communes, 2957
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 326
Brevet de Walter W. Williams, 1357
Budget, 1865
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2782
Code criminel, projet de loi, 1279, 3986
Crédit agricole, 4291
Dominion Chartered Customs House Brokers Association, 4289
Etablissement agricole des soldats, 4620
Exportation de l'énergie électrique, 4274
Fabrication du coke, 4493
Frets maritimes, 733, 1904
Inspection de l'électricité et du gaz, 3202
Instruction des cadets, 4843
Loi des brevets, 1538
Loi des grains, 4698, 4711
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 573, 3841
Question de privilège, 1226
Rappel au règlement, 1427, 3071
Réforme du Sénat, 951
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 483
Tarifs des marchandises, 4371

McMurray (L'hon. Edward James) Winnipeg-Nord:
Achats de charbon du district militaire n° 10, 1626
Amendements à la loi des élections, 958
Elections, projet de loi, 350
Prime aux industries, 595
Tarifs des marchandises, 4338, 4355

McQuarrie (William Garland) New Westminster:
Appointements des fonctionnaires, 4227
Budget, 2010

McQuarrie (William Garland)—*Fin*
Chemin de fer National-Canadien, 1631
Comités permanents, 708
Commission biologique du Canada, 3011
Elévateurs Spillers, 651
Elévateur à Prince-Rupert, 3510
Embargo sur les pommes de terre, 651
Embranchement de Rouyn, 2444
Emmagasinage de l'alcool à Regina, 3271
Explorations géologiques, dépenses par province, 3239
Immigration orientale, 3528
Importation d'œufs, 1630
Inspecteurs de homesteads, 1257
Loi des grains, 639
Loi de retraite du service civil, 2443
Loi d'établissement de soldats, 3555
Loi du ministère de l'Immigration, 3183
Loi sur les revenus de guerre, 3109
Loi sur l'industrie laitière, 3609
Paris de courses, 666
Parcs et terres fédérales, 4088
Pensions du personnel civil, 2765
Permis de pêche, 1514, 1639
Poste de T.S.F., chemin de fer National-Canadien, 1631
Personnel des comités, 1035
Protection du fleuve Fraser, 3940, 4033
Réorganisation du personnel administratif, 3294
Réforme pénitentiaire, 1278
Service topographique, 4065
Subvention aux paquebots, 1958
Subvention aux postes et paquebots, 4016
Tarifs des marchandises, 4304, 4386
Traité avec l'Australie, 1704
Traité avec la Finlande, 3160
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 704

McTaggart (Neil Haman) Maple-Creek:
Blé moulu en douane, 649
Budget, 2116
Canaux, 4820
Clauses antidumping, 1768
Crédits agricoles, 4868
Embranchement Avonlea, 2859
Embranchement Bengough-Willowbunch, 2863, 3314
Embranchement du réseau de l'Etat, 773,
Havre de Port-Nelson, 771
Loi de faillite, 4117
Loi des grains, 4688, 4716
Loi des terres fédérales, 2866, 3043, 3189
Loi électorale, 4885, 4889
Mullins (Colonel H. A.), 771
Parc des antilopes, 3379
Parcs et terres fédérales, 4088
Port de Matane (crédits), 5038

McMurray (L'hon. Edward James)—*Fin*
Préférence britannique sur le sucre, 3073, 3269
Règlement (loi des élections), 4543
Routes rurales, 2740
Service topographique (crédits), 4063
Subventions aux paquebots, 1736
Sulfate de soude en Saskatchewan, 3233
Tarif sur le sucre, 2441
Tarifs des marchandises, 4306
Terres à bois et pâturages, 4609
Timbre de quittances et chèques, 902
T.S.F. à l'île Herschell, 4484

Malcolm (James) Bruce-Nord:
Blind-River, dragage, 3414
Elévateurs régionaux, 4714
Navigation du Saint-Laurent, 3414
Traité avec l'Australie, 4781

Manion (L'hon. Robert James) Fort-William-et-Rainy River:
Appel au Règlement, 4490
Appointements, Immigration, 3382
British Oriental Grain Company, 1258
Budget, 1769
Bureaux de l'impôt sur le revenu, 907
Bureau de la Statistique, crédits, 3190
Bureaux du Gouvernement à Genève, 1581
Canada is coming through, plaquette, 281
Canalisation du Saint-Laurent, 2122
Cedar Rapids Power Company, exportation d'énergie électrique, 1738
Commission du bois à pâte, 281
Commission des grains, 1143
Commission du port de Québec, 3649
Commissions royales, 1140
Conseil consultatif, honoraire des recherches scientifiques, 3484
Crawford (A. R.), 4082
Criblures, 4110
Dette publique (1923), 1048
Discours du trône, 154
Echelles à poisson et déblaiement des rivières, 3887
Elévateur à Prince-Rupert, 3515
Expédition Stefansson, 2606
Explorations géologiques, nord de l'Ontario, 3241
Fait personnel, 2243
Fonctionnaires permanents du R.C.S., 2878
Fonds des cantines, 774, 833, 1473, 1527, 2750
Frais d'administration, Finances, 4120
Frais d'administration, R.C.S., 4205
Frais de voyage, département de l'Agriculture, 3259
Frets maritimes, 1001
Gratification aux soldats, 3601

Manion (L'hon. Robert James)—*Fin*
Ile Wrangel, 3017
Immigrants sans emploi, 1418
Immigration, 4149
Importation de verre, 1048
Impôts (Mode d'établissement et de perception des), 4490
Indemnités de guerre, 4504
Loi des compagnies de prêt, 3769
Loi des douanes, 4759
Loi des élections, 4536, 4557
Loi des fruits, 4119
Loi des grains, 4586, 4682, 4726
Loi des pensions, 2749, 2830
Loi des rentes viagères, 2868
Loi des territoires du Nord-Ouest, 3758
Loi d'établissement des soldats, 3567
Loi du ministère de l'Immigration, 3181
Loi relative aux oiseaux migrateurs, 2871
Mise au point, 1542
National-Canadien et le township de Neebing, 4109
O'Leary (Michael), v.c., 2761
Pensions des vétérans, 756
Personnel et commission, Travaux publics, 853
Personnel, Intérieur, 3292
Personnel, Postes, 227
Pont de Victoria, Montréal, 2879
Ports du lac Supérieur, 3677
Prenter (Sam), 1258
Preston (W. T. R.), 1538, 1636
Prêts à la Grèce et à la Roumanie, 2308
Primes à l'extraction du fer, 3222
Production de documents, 1517
Rathbone (M.), 4866
Remaniements et mutations dans le service civil, 2869
Réponses à des questions, 4055
Tarifs des montagnes, résolution, 455
Terres de soldats, nouvelles estimations, 907
Traité avec l'Australie, 1333, 3272, 4760
Traité avec la Finlande, 3159
Travaux publics, nécessité de l'économie, 3412, 3413
West Virginia Pulp and Paper Company, 1481

Marconi Wireless Telegraph Company: 1842, 2424

Margaree Fish Association, 1515

Marcil (L'hon. Charles) Bonaventure:
Approvisionnement d'eau du National-Canadien, 651
Atlantique-Québec-Occidental, 4275
Chemins de fer de la Gaspésie, 4275
Comité mixte des impressions, rapport, 1699

Marcil (L'hon. Charles)—*Fin*
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 566, 3843
Pêche du saumon, 3891
Pièces de monnaie, argent et nickel, 4120
Québec-Oriental, 4275
Service de vapeur, île de la Madelaine, 4024
Tremblement de terre, 896

Marcile (Joseph-Edmond), Bagot:
Approvisionnement d'eau du National-Canadien, 651

Marine:
Avances à la commission du port de Québec, 3471
Avocats de la commission du port de Québec, 2913
Blacquière (Levi), 4228
British Oriental Grain Company, 1258
Cabotage (Règlements canadiens du), 539
Chenal maritime du Saint-Laurent, 2980
Cie Canadienne de télégraphe sans fil Marconi, 1114, 1223
Commission du port de Montréal, 1280
Commission du port de Vancouver, 1255, 1514, 2047, 1708
Commission du port de Québec, 1147, 1256, 1638, 1768, 3601, 3621, 3834, 3872, 4109, (avances de fonds), 4049
Commission du port de Toronto, 2847
Compagnie du Parc Saint-Charles, 1738
Construction du port de Vancouver, 1958
Délégation en Orient des commissaires du port de Vancouver, 1255
Désastre de la Pointe Pelée, 2827
Dette de la commission du port de Vancouver, 1254
Edifice de l'Etat à Vancouver, 1625
Elévateur à grain, 899, 3016
Elévateur d'Halifax, 3470
Elévateur n° 3, Montréal, 1012
Elévateur n° 1, Vancouver, 1047, 3017
Elévateur n° 2, Vancouver, 1140
Elévateur n° 3, Vancouver, 3600
Elévateur du port de Vancouver, 1956, 2046, 3724
Elévateur de Spillers, 3217
Employés de la commission du port de Vancouver, 1958
Entrepôt frigorifique, Montréal, 1011
Gale (R.-H.), 908, 3268
Gros-Cap nº 1 (Achat du), 1737
Hickey (Peter), 1739
Laurentian (Réparations au), 1513
Loi des commissaires du port de Toronto, 1929
Mallet (Tiburce), 1147
Marine marchande, 547
Pensions des pilotes, 2996

Marine—*Fin*
Propriétés du Gouvernement à Vancouver, 3469
Propriétés riveraines, Vancouver, 749, 1019
Service de bouées, Pugwash, 547
Steamers et brise-glace de l'Etat, 2954
Taux d'assurance maritime, 3407
Traversier, Rockport et Alexandria Bay, 224
Vapeurs *Canadian Scottish* et *Canadian British*, 3724
Vapeur *Murray Stewart*, 2050

Marine et Pêcheries:
Appointements, 509, 3000

Marler (Herbert) Saint-Laurent-Saint-Georges:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 324
Budget, 2309, 2332
Cie T.S.F. Marconi, 1223
Discours du trône, 112
Exportation de l'énergie électrique, 4254
Exposé annuel du National-Canadien, 3924
Frets maritimes, 1339
Loi sur les revenus de guerre, 3323
Population, dépenses et dettes du Canada, 4609
Remise d'honoraires supplémentaires, 4487
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 527
Traité avec l'Australie, 4649

Martell (Lewis Herbert) Hants:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, (proposition), 291
Code criminel, 3984
Commission du port de Toronto, 2853
Différends industriels, 3136
Egalité des sexes en matière de divorce, 578
Emission de valeurs fictives, 1159
Expériences de déshydratation, 383
Frets maritimes, 1005
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3950
Industrie fruitière, 360
Interdiction de la pêche le dimanche, 3891
Loi de la Cour suprême, 3736
Loi sur l'industrie laitière, 3747
Loteries, 771
Paris de courses, 673
Pêcheries, 3899
Personnel administratif, 836
Rappel au Règlement, 1697
Réforme pénitentiaire, 1269
Situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 467
Tarif douanier, 3090

Maybee (Milton Edgar) Northumberland, Ont.:
Budget, 1974
Houille pour le National-Canadien, 1143
Poste rurale, 1146
Exportation de bois à pâte, 1143

Mayberry (Thomas R.), 1859

Meighen (Le très hon. Arthur) Grenville:
Achats d'autos, 909
Acte de l'Amérique du Nord, 335
Adjudications sur soumissions, 799
Affaires de la Chambre, 3165, 4060, 4114
Affaires indiennes, crédits, 4965
Ajournement de la Chambre, 954, 5050
Appel au Règlement, 1395, 4164
Auditeur général, personnel, 4928
Automobiles du Gouvernement, 903
Automobiles et camions (Réductions des droits sur), 1183
Avis de motions, 1332
Banque et commerce, rapport du comité, 4349
Borden (Colonel A. H.), 4110
Budget, 1542, 2611, 1333, 1472
Bureau cinématographique, 3493
Bureau de la Statistique, 3194
Bureaux du Gouvernement à Toronto, 3667, 4055
Cabotage (Règlement canadien du), 539
Canal d'assainissement de Chicago, 355, 3325
Canal de la Trent, nouveau pont, 4826
Canalisation du Saint-Laurent, 1054, 3679
Canaux du Saint-Laurent, forces hydrauliques, 4809
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2825
Chemin de fer de Rouyn, 4111
Cie canadienne du télégraphe sans fil Marconi, 1114
Coalition du commerce des fruits, 1861
Code criminel, 3987, 4198, 4961
Comité sur les frets maritimes, 1693
Commission des champs de bataille de Québec, 4498
Commission du port de Toronto, 2848
Compagnie John E. Russell, brevet, 4493
Concession de bois à pâte, Manitoba, 4570, 4785
Concrete Surfacing Machinery Company, 1140
Conférence commerciale entre le Canada et les Antilles, 4992
Conférence provinciale, 3268
Conseil de vérification, 4500
Crawford (A. R.), 4081, 4866
Crédit agricole, 4291, 4964
Crédit financier, résolution, 1402

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite*
Crédits (fixation de la discussion), 221
Demandes de documents, 4112, 4498, 4706, 4784, 4955
Dépôt d'un rapport relatif à des gisements de pétrole de l'Ontario, 3233, 3234, 3244, 3245, 3246
Députés décédés, éloges, 4, 2762, 3463, 2664
Deuil de M. l'Orateur, 6
Développement hydraulique du fleuve Saint-Jean, 3272
Différends industriels, 3132
Discours du trône, 11
Dominion Chartered House Brokers Association, 4289
Dragage du chenal du Saint-Laurent, 2985
Droit d'auteur, 342, 1044
Edgeworth Greene, brevet, 978
Edifice du Gouvernement à Toronto, 4353
Elévateur à Prince-Rupert, 3503
Embranchement Avonlea, 2748
Embranchement Bengough-Willowbunch, 2863
Embranchement Turtleford, 2853, 3309
Emendation du Compte rendu, 2244
Emission de valeurs fictives, 1163
Entrepôts frigorifiques, 276
Essex Terminal Railway Company, 4526
Expédition Stefansson, 3582
Explosifs, commission, division, inspection, 3218
Exportation d'énergie électrique, 405 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 4267
Exposé annuel des chemins de fer Nationaux, 2908, 2916
Fabrication du coke, 4494
Fait personnel, (M. Murdock), 2399, 3528
Fonds de cantines, 548, 775, 833
Forme de la réponse donnée à une question, 1862
Frais d'administration, Finances), 4130
Frets maritimes, 110, 354, 539, 833, 955, 959, 977, 1043, 1284, 4354, 4412
Fusionnement des chemins de fer, 4955
Heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1699
Houille d'Alberta, 3727
Immigration, mises à la retraite, 3382
Impôts fédéraux et provinciaux, 903
Impression des documents du Gouvernement, 3494, 3501
Indemnités de guerre, 4503
Indemnité des déposants de la Home Bank, 225, 3154, 3947, 3961, 5042
Industrie animale, 398
Industrie fruitière, 361
Inondation au Manitoba, 4355
Inspection de l'électricité et du gaz, 3211
Inspection des poids et mesures, 3494

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite*
Loi de finances provisoires, 1199
Loi de l'impôt de guerre sur le revenu, 4059
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3584
Loi des chemins de fer, 3529, 4427
Loi des compagnies de prêts, 3531
Loi des douanes, 3764
Loi des élections, 4526, 4536, 4576
Loi de retraite du service civil, 4963
Loi des épizooties, 3533
Loi des fruits, 4188, 4292
Loi des grains, 1704, 3018, 3131, 4583, 4663, 4708, 4992, 4993
Loi d'établissement des soldats, 3538
Loi des pensions, 2829
Loi des prisons et des maisons de réformes, 4499
Loi des produits laitiers, 2760
Loi des terres fédérales, 2737, 3040, 3185
Loi du service de retraite des employés des Postes, 3886
Loi des secours de guerre, 2758
Loi des viandes et des conserves alimentaires, 2761, 2876
Loi de tempérance, 3471
Loi d'intérêt privé, 3525
Loi relative aux prix de transport, 3940
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3857
Loi sur les revenus de guerre, 3105, 3315
Loi sur l'industrie laitière, 2972, 3603, 3604
Manitoba and Northwest Railway Company, 858, 898
Marshall (Duncan) à Miami (Floride), 4938
Mercredi des cendres, 404
Mines, mises à la retraite, 1507
Mineurs du Cap-Breton, 476, 1332, 1638, 4188
Mises à la retraite sous le régime de la loi Calder, 859, 1507, 3382
Nipissing Central, le, 2185
Nomination au conseil impérial, 4661
Observatoire fédéral à Ottawa, 4061
Ordres de la session, 1140
Pacte de sécurité, 4571
Parcs nationaux, 4994, 4995
Paris de courses, 690
Pensions au vieil âge, 2733
Pensions militaires, 649
Personnel (Le) et la C.S.C., 3067
Personnel, Affaires extérieures, 3821
Personnel, Douanes et Accise, 507, 540
Personnel, Intérieur, 3292
Personnel, Marine et Pêcheries, 509
Personnel, Postes, 228
Personnel, Secrétariat d'Etat, 3147
Personnel, Travail, 4914
Ports et rivières, Québec, 3908, 3910-3920

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Suite*
Port de Matane, 5035
Poste rurale, 1739
Prêts à la Grèce et à la Roumanie, 2308
Prix de transport par chemin de fer, 3885
Programme législatif, 3473
Projet de loi de la Home Bank, 4740
Prolongation des fonctions du Gouverneur général, 4187
Prorogation du Parlement, 5050
Protocole de Genève, 1045
Publication des Statuts, 1702, 2755
Quai à Lockeport, 2307
Question de privilège, 3381
Radiation d'une inscription de Compte rendu, 139
Rapport du colonel Machin, 4054
Rapport relatif aux tarifs maritimes, 4186
Réforme du Sénat, 951, 4423
Règlement de la Chambre (Revision du), 421, 3835, 4613
Remboursement de frais divers, 4704
Rentes viagères, 2755
Réponses aux questions, 773
Représentation du Parlement à Wembley, 1905
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 526
Ressources naturelles, attribution aux provinces, 412
Retraite de deux fonctionnaires de la Chambre des Communes, 4989
Revision du tarif, 3770
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 308
Salaires des employés des chemins de fer nationaux, 1146
Santé des animaux, 872
Séances des comités, 4412
Séances du matin, 4186, 4288, 4496
Séances du mercredi, 1049
Séances de l'Ascension et de la fête Victoria, 3582
Secours à la population des îles Sous-le-Vent, 3503
Semences, 376
Service topographique, 4063
Steamers et brise-glace de l'Etat, 2954, 2955
Symington (M.), honoraires, 5051
Tarif douanier, 3078
Tarif de représailles, 896
Tarifs des chemins de fer, 3018
Tarifs des marchandises, 1094, 4298, 4390
Tarifs maritimes, enquête, 4990, 4991
Tarifs des montagnes, résolution, 457
Toronto Terminal Railway Company, 3530
Traité avec l'Australie, 1139, 1517, 1704, 2051, 2244, 2444, 4495, 4628, 4769

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Fin*
Traité avec la Finlande, 3073, 3155, 3325
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 699, 707, 4499
Traité avec les Etats-Unis, lac des Bois, 2731, 2827
Traité avec les Pays-Bas, 3073, 3166, 3304, 3475
Translation des ressources naturelles, 4424
Travaux d'hiver, conférence, 1053
Travaux publics, mises à la retraite, 859
Travaux publics, 4481, 4524, 5039, 4946
West Virginia Pulp and Paper Company, 978, 1355

Mercier (Paul) Westmount-Saint-Henri:
Examens du service civil dans le district de Montréal, 3267
Rapport du marché aux bestiaux, 2185
Réforme pénitentiaire, 1263

Mewburn (L'hon. Sydney Chilton), Hamilton-Est:
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2424

Michaud (Pius), Restigouche-Madawaska:
Cie canadienne de télégraphie sans fil Marconi, 1114
Code criminel, 4192
Discours du trône, 95
Exportation de l'énergie électrique, 4252
Gardes-pêche, salaires, 3009
Immigrants sans emploi, 1408
Inspecteur des pêcheries pour le comté de Madawaska, 3009
Loi des élections, 4578
Ports et rivières, 3674
Restigouche Log Driving and Boom Company, 1602

Millar (John) Qu'Appelle:
Agent d'immigration, 407
Canalisation du Saint-Laurent, 1053
Canaux, entente avec les Etats-Unis, 4804
Discours du trône, 77
Etablissement agricole des soldats, 4615
Fermes expérimentales, 799
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3953
Industrie animale, 391
Loi des grains, 617, 4583, 4665, 4681, 4737
Rente viagère au docteur Saunders, 590
Service de vapeur entre Halifax et la baie Saint-Laurent, 4020

Milne (Robert) Neepawa:
Canal Welland, 4824
Loi des grains, 622

Milne (Robert)—*Fin*
Prime aux industries, 607
Rouille (La) du blé, 3255

Morin (L. S. René) Saint-Hyacinthe-Rouville:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, projet de modification, 295
Conférence impériale, 224
Importation des pommes, oignons, etc., 1861
Loi de faillite, 4118
Loi des terres fédérales, 2868
Protocole de Genève, 223
Rampes de chemins de fer, 3017
Statistiques relatives au National-Canadien, 2765

Morrison (John) Weyburn:
Briquettes de houille, 3223
Budget, 2265
Canal de Welland, 4817
Commission du port de Québec, 3656
Embranchement Avonlea, 2860
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3965
Loi des terres fédérales, 3043
Loi d'établissement des soldats, 3538
Réponse incomplète à une question, 1864
Traités avec les Etats-Unis, contrebande, 703

Motherwell (L'hon. William R.) Regina:
Budget, 1919
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2802
Classement des œufs, 1016
Code criminel, 4190
Commissaire de l'institut d'agriculture, 1048
Crédits affectés à l'agriculture et au chômage, 1255
Embargo sur les pommes de terre, 898, 1012
Entomologie, 3249
Entrepôt du département de l'Agriculture. 4947
Entrepôt frigorifiques, 272, 5023
Expérience de déshydratation, 379
Exposition royale de l'hiver, 1254
Fermes expérimentales (crédits), 797
Ferme Expérimentale d'Ottawa, 2335
Français (Le) à l'exposition de Wembley, 3129
Frets maritimes, 988
Gazette (La) Agricole, 1256
Gouvernement (Le) anglais et le bétail canadien, 4866
Immigrants sur les terres, 907
Importation de porcs, 1333
Importation d'œufs, 1630
Importation de pommes de terre, 905
Industrie animale, 384
Industrie fruitière, 356

Motherwell (L'hon. William R.)—*Fin*
Industrie laitière, 234
Industrie laitière, conférence, 1047
Industrie laitière, infraction, 517
Institut international d'agriculture, 3263
Laboratoire en annexe au collège d'agriculture du Manitoba, 3249
Loi de l'industries laitière, 1454, 2760, 2872, 2971, 3475, 3603, 3746
Loi des animaux et de leurs produits, 1454, 2976, 3750
Loi des épizooties, 3470, 3532, 3757
Loi des fruits, 3040, 3757, 4188, 4603
Loi des grains, 4675, 4710
Loi des plantes-racines potagères, 1455, 3037, 3479
Loi des viandes et conserves alimentaires, 2761, 2876, 3040, 3480, 3745
Œufs, volailles, bestiaux du Nouveau-Brunswick, 407
Personnel du ministère de l'Agriculture, 280, 1014, 3129, 5023
Plantes-racines, 4355
Poudres insecticides, etc., 281
Police sanitaire des animaux, 1541
Prime aux industries, 598, 601
Rapport du marché aux bestiaux, 2185
Rouille du blé, enquête, 547
Santé des animaux, 872, 895
Semences, 377
Troupeaux certifiés, 2186

Muldrew (Mme Jean), 1018

Mullins (Colonel H.-A.), 771

Mulock (Sir William):
Nomination au Conseil impérial, 4661

Murdock (L'hon. James) Kent (Ont.):
Best, W. L. 2879
Budget, 1983
Bureau international du Travail, 2765
Bureaux de placement, administration, 4900
Canadiens rapatriés, 3390, 3391, 3392, 3393, 3394
Chômage à Calgary, 548
Coalition des commerçants de pommes de terre, 1635
Coalitions commerciales, enquêtes, 515, 516, 4109
Coalition des commerçants de fruits, 354, 1639, 1861, 2045, 2246
Code criminel, 4000
Commission du port de Toronto, 2849
Consumers Glass Company, 1018
Différends industriels, 1046, 1048, 1139, 3132, 3765
Elévateur à Prince-Rupert, 3507

Murdock (L'hon. James)—*Fin*
Fait personnel, 2399
Gendarmes, présence aux réunions ouvrières, 5027
Immigrants sans emploi, 1428
Immigration en Australie relativement à l'émigration, 4149
Loi de retraite du service civil, 4963
Loi des rentes viagères, 2868
Loi du travail des aubains, 2440
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3863
Mineurs du Cap-Breton, 225, 772, 4111, 4187, 4612, 4785
Pension de vieillesse, 592, 647, 958, 1905, 2732
Personnel, Travail, 1247
Ports et rivières, responsabilité pour les dépenses, 3686, 3687
Publication des Statuts, 1702, 2755
Rentes viagères, 1053, 2754
Rivières Thames, réparations au quai du phare, 3445
Représentant du ministère du Travail au Cap-Breton, 515
Retraite des fonctionnaires aux termes de la loi Calder, 859
Surintendant des publications officielles, 1769
Travaux d'hiver, conférence, 1053
Travaux publics, mises à la retraite, 859

Murphy (L'hon. Charles) Russell:
Bureau de poste de Kénogami, 517
Câble du Pacifique, 222
Coleville, Kerrobert et Kindersley, receveurs de poste, 221
Combustible pour le couvent du village des Abénakis, (Yamaska), 522
Employés des postes, 3728
Indemnités aux employés des postes, 2878
Loi électorale, 4888
Loi du service civil relative aux employés des postes, 3886
Poste rurale, 1861
Postiers et facteurs, 1626
Projet de loi de la Home Bank, 4746
Propriété du Gouvernement à Montréal, 901
Receveur des postes de Glace-Bay, 901
Regina (Vapeur), 222
Robichaud (Albert E.), 1515, 3528
Service extérieur des postes, 4981
Service (Le) postal ambulant et le Réseau National, 1027
Traitements, etc., (Postes), 225
Transport des dépêches en Europe, 1143
Transport des dépêches à Vancouver, 3941
Verreries, 900
Yukon, le commissaire de l'or, 223

Neill (Alan Webster) Comox-Alberni:
British Empire Steamship Co. (La) et la main-d'œuvre chinoise, 1513
Budget, 1730, 1739
Câble du Pacifique, 222, 4982
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2426
Code criminel, 109, 346, 4194
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3484
Défense du littoral et transport maritimes, 1037
Entrée libre de la Chambre, 1519
Etablissement agricole des soldats, 4614
Immigrants (Etat concernant les), 897
Immigration japonaise, 281
Immigration orientale, 515
Index des Débats, 4912
Loi des animaux et leurs produits, 3754
Loi des chemins de fer, 4428
Loi des produits laitiers, 2875, 3475, 3610, 3747
Loi d'établissement des soldats, 3539
Loi de tempérance, 4790
Loi des viandes et conserves alimentaires, 3480
Loi électorale, 4550, 4884, 4891, 4959
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3859
Paris de courses, 663
Pêcheries, réglementation, 3892
Pension au vieil âge, 2735, 4413
Rappel au règlement, 668, 4846
Règlement de la Chambre (Revision du), 419, 3835
Relevés hydrographiques, côte du Pacifique, 2963
Renseignements (chemins de fer nationaux), 406
Responsabilité des imprimeurs, 539
Soldats de l'armée anglaise qui se sont enrôlés au Canada, 4857
Station biologique de Departure Bay (C.-A.), 3013
Tarif douanier, 3094
Traité de la chasse pélagique du phoque, 1738, 1768, 3581
Travaux publics en Colombie-Anglaise, 650

O'Leary (Michael) v.c., 2761

Orateur (M. l') (L'honorable Rodolphe Lemieux):
Adjoint au sergent d'Armes, 3
Adresse en réponse au discours du trône, 746
Affaires de la Chambre 4569
Bibliothèque et Chambre des communes, 4864
Bills (3e lecture), 3100

Orateur (L'hon Rodolphe Lemieux)—*Suite*
Conférence avec le Sénat (Home Bank), 4888
Contrebande, Canada-Etats-Unis (Conférence pour la répression de la), 1043
Deuil de M. l'Orateur, 6
Deuil (remerciements), 139
Divers bills, 4608
Dominion Oxygen Company Limited, 4052
Droit d'auteur, 1044
Elections partielles, 1
Entrée libre de la Chambre, 1519
Greffier et sous-greffier, nominations, 1
Lettre de remerciements de M. W. C. Hunt, 3073
Lettre de remerciements de Mme T. H. Thompson, 4347
Loi des élections, 4582
Message du secrétaire du Gouverneur général, 5050
Message du Sénat, convention du lac des Bois, 3152
Message du Sénat, Home Bank, 4961, 4865
Message du Sénat, loi des fruits, 4412
Message du Sénat, loi des pensions, 4953
Message du Sénat, Calgary and Fernie Railway Co., 4[illegible]
Observance du règlement pour l'emploi des deux langues, 858
Personnel de la Chambre, 4784
Prorogation du Parlement, 5050
Question de privilège et de règlement, 1903
Question d'initiative parlementaire, jours réservés, 522
Radiation d'une inscription du compte rendu, 144
Règlement, budget, 1574, 2675, 2723
Règlement, Cie canadienne de téléphone sans fil Marconi, 1114
Règlement, comité sur les frets maritimes, 1688, 1698
Règlement, décorum de la Chambre, 3943
Règlement, Dominion Chartered House Brokers Ass., 4289
Règlement, établissement et perception des impôts, 4491
Règlement, exportation de l'énergie électrique, 4274
Règlement, fabrication du coke, 4494
Règlement, fait personnel, 2243, 2399, 3667
Règlement, fixation de la discussion, 221
Règlement, fonds des cantines, 592
Règlement, frets maritimes, 1394
Règlement, fusionnement des chemins de fer, 4955
Règlement, fusion politique, 957
Règlement, immigrants sans emploi, 1427

Orateur (L'hon. Rodolphe Lemieux)—*Fin*
Règlement, impôts fédéraux et provinciaux, 902
Règlement, inspection de l'électricité et du gaz, 3214
Règlement, loi des Finances, 5040
Règlement, loi de retraite du service civil, 4963
Règlement, loi des Douanes, 3175, 3178
Règlement, loi des grains, 4738
Règlement, loi spéciale de revenu de guerre, 3179
Règlement, loi sur le divorce, 3837, 3860, 3864
Règlement, loi sur l'industrie laitière, 3748
Règlement, paris de courses, 657, 689
Règlement, perception des taxes, 4290
Règlement, permis de pêche, 1704
Règlement, préférence britannique, sur le sucre, 3074
Règlement, projet de loi de la Home Bank, 4745
Règlement, questions, 2247, 2336,
Règlement, questions de privilèges, 1226, 3380
Règlement, question posée à un député, 2317
Règlement, rapport d[illegible]nité de la banque et du comme[illegible]e
Règlement, réforme du [illegible]nat, 920, 953
Règlement, remboursement de droits sur un bill, 4421
Règlement, remboursement de frais de divorce, 4704
Règlement, séances de l'Ascension, etc., 3583
Règlement, séances des mercredi, 1051
Règlement, situation ouvrière en Nouvelle-Ecosse, 473
Règlement, Sunnybrae et Guysborough, 4473
Règlement, vote sur l'heure réservée aux bills d'intérêt privé, 1702
Règlement de la Chambre, 4613
Retraite de deux fonctionnaires de la Chambre des communes, 4989
Revision du règlement de la Chambre, 3666
Sanction royale, 1279, 4183, 4204
Sténographes des députés, 2916
Traducteurs de la Chambre, 3470
Traité d'extradition avec les Etats-Unis, message du Sénat, 1139
Vacances de sièges, 1
Women's Canadian Club, invitation, 3765

Parent (Georges) Québec-Ouest:
Exportation de l'énergie électrique, 3352
Immigration, 4166
Minerai de titane dans Québec, 3224
Navigation du Saint-Laurent, les deux chenaux en bas de Québec, 2989
Traité avec l'Australie, 4774

Paris de courses, 651

Pêcheries:
Begg (Colonel G.-B.), 3601
Binet (Newton S.), 3602
Chasse pélagique du phoque, 3581, 3725
Crédits, 3887
Expédition de poisson aux Etats-Unis, 906
Huitrières de l'île du Prince-Edouard, 1142
Margaree Fish Association, 1515
Pêcheries du Canada, 4351
Permis de pêche, 1514, 1639
Permis relatif à une échelle à poisson à Grand-Manan, 4611
Poisson des Provinces maritimes, 1018

Pelletier (François-Jean) Matane:
Port de Matane, crédits, 5036
Station d'Amqui, 4784
Station de Sainte-Florence, 4111
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 532

Pensions de vieillesse, 409, 539, 592

Pouliot (Jean-François) Témiscouata
Avocats de la commission du port de Québec, 2913
Bibliothèque (La) et la Chambre des Communes, 4864
Budget, 2037
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 3063
Edifices publics, Témiscouata, 3014
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 5046
Médecins-conseils au National-Canadien, 2443
Messageries du National-Canadien (Trois-Pistoles), 2877
Pettigrew (A.), 2764
Rappel au Règlement, 4820
Secours à un employé du réseau national, 3017
Service des messageries, 2764
Sténographes des députés, 2916
Terrain du National-Canadien, 2764
Translation de machines de la Rivière du Loup à Saint-Malo, 3466
Usines du National-Canadien (Saint-Malo), 2913

Postes:
Adamsville-Beerville, service, 908
Boudreau (Mme Pierre F.), 908
Bureau de Big-Beach, 1638
Bureau de Després, 908
Bureau de Kénogami, 517
Bureau de poste de Vancouver, 2185
Câble du Pacifique, 222

Postes—*Fin*
Coleville, Kerrobert et Kindersley, receveurs, 221
Employés, 3728
Indemnité aux employés des postes, 2878
Loi des postes (Projet de), 354
Loi du Service Civil, 3472
Loi du Service civil relative aux postiers, 3866, 4001
Poste rurale, 1146, 1739, 1861, 3130
Postiers et facteurs, 1626
Recettes provenant des journaux, 522
Receveur à Saint-Ignace, 2444
Receveur de la poste à Aldowan, 3130
Receveur de la poste (Glace-Bay), 901, 1739
Régina (Vapeur), 222
Robichaud (Albert E.), 1515, 2444, 3528
Service extérieur, 4980
Service (Le) postal ambulant et le réseau national, 1019
Traitements, etc., 285
Transport des dépêches, 285
Transport des dépêches à Vancouver, 3941
Transport des dépêches en Europe, 1143

Power (Charles Gavan) Québec-Sud:
Bibliothèque et Chambre des Communes, 4864
Blind River, dragage, 2956
Brise-glace, emploi de l'huile comme force motrice, 2956
Budget, 1855, 5039
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4527
Commission du port de Québec, 3625
Commission du port de Toronto, 2850
Conscription de la richesse, 4829
Economie des deniers publics, 3412
Essex Terminal Railway Company, 4526
Etablissement agricole des soldats, 4622
Fonds des cantines, 4876
Immigration dans l'Ouest, 4162
Loi des élections, 4534
Loi des grains, 4694
Loi des pensions, 2832
Loi d'établissement des soldats, 3542
Naturalisation, 3398
Pensions militaires, 4787
Port de Québec, 3880
Projet de loi de la Home Bank, 4757
Protection du bois, arboriculture, etc., 4098
Rappel au Règlement, 4820
Répression de la contrebande, 5022
Statistiques militaires, 2443
Traitements, R.C.S. 3124
Traitements, Secrétariat d'Etat, 3151
Travail des détenus, 4478
Viaduc de Toronto, 960

Prenter (Sam), 1258

Président des comités de la Chambre:
Règlement (Loi des grains), 3018

Preston (W. T. R.), 1282, 1538, 1636, 2605

Prevost (Jules Edouard) Terrebonne:
Budget, 2026
Chaussure (Industrie de la), 283
Chaussures (Importation de), 643
Singapour, base navale, 224, 285

Pritchard (John) Wellington-Nord:
Etablissement agricole des soldats, 4620
Fermes expérimentales, 811

Putnam (Harold) Colchester:
Appointements (Travaux publics), 852
Budget, 2163
Code criminel, 4198
Frais d'administration, R.C.S., 4225
Loi sur le divorce, 573
Paris de courses, 682
Résolution tendant à confier l'étude de crédits à des comités, 534

Ralston (Colonel J. L.), 1282, 1630, 3885

Rathbone (M.), 4866

Raymond (William G.) Brantford:
Budget, 2255
Droit d'auteur, 1043, 3666, 3722
Pension à la vieillesse, rapport, 4412
Rapport sur la loi du droit d'auteur, 2440
Remboursement de frais de divorce, 4704

Restigouche Log Driving and Boom Company, 1602

Rétablissement des soldats:
Assurance sur les bâtiments des soldats, 3267
Commission d'établissement des soldats, 3528, 2580
Conseillers des soldats, 1539
Dépôt des Règlements sur le bureau, 224
Divers crédits, 5014
Edifice et outillage orthopédiques, 2913
Etablissement agricole des soldats, 834, 1516
Etablissement de soldats sur la réserve du Lac La Selle, 3267
Etablissement des soldats à Edmonton, 3726
Fonctionnaires permanents, 2878
Fonds de cantines, 548, 590, 591, 773, 833, 1198, 1473, 1519, 1542 (mise au point), 2749, 4786
Frais d'administration, 4205
Loi d'établissement des soldats, 3471, 3535, 4233

Rétablissement des soldats—*Fin*
Loi des pensions, 1516, 2749, 2828, 4962
McLean, Alexander, 3153
Médecins de l'hôpital de Camp Hill, 1860
Nomination au département du Rétablissement des soldats, 1625
Pension au soldat, 281, 648, 956, 1198, 4787
Personnel, 1256
Ralston (Colonel J. L.), 1282, 3885
Soldats-colons, Manitoba, 650
Terres des soldats, 2916
Traitements, 3122

Rinfret (Fernand) Saint-Jacques:
Accord du pas de Nid-de-Corbeau, 2915
Budget, 1778, 2537
Dette publique, 904
Droit d'auteur, 345
Importations anglaises, 903
Loi des chemins de fer, 4464
Paris de courses, 671
Permis de réimprimer (Demande de), 411

Robb (L'hon. James Alexander) Châteauguay-Huntingdon:
Agents d'Immigration, 407
Appointements (Finances), 3378, 4119
Appointements (Immigration), 3382
Assurance sur les bâtiments des soldats, 3267
Auditeur général, 4928, 5019
Auditeur général et le ministre des Finances, 955
Automobiles et camions (Réduction de droits sur les), 1179
Avances aux banques, 1256
Banque et Commerce, rapport, 3380, 4349
Banque du Commerce et banque d'Hamilton, 4708
Billets de banque (Circulation des), 1860
Billets du Dominion, 3017
Billets du Dominion (Circulation des), 284, 759
Billets du Dominion et réescompte des banques, 3130
Bons non imposables, 407
British Empire Steamship Co., et la main-d'œuvre chinoise, 1513
Budget, 1456, 1542, 1625
Chemin de fer de Caraquet et Gulf Shore, 771
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1959
Chevaliers de Pythias du Canada, 1843
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2427
Colons soldats, 1517
Commission des champs de bataille de Québec, 4498

Robb (L'hon. James Alexander)—*Suite*
Commission d'établissement des soldats, 2580, 3528
Commission du bois à pâte, 281
Comptes publics, motion, 4052
Conseil de vérification, 4228, 4500
Correspondance entre l'auditeur général et le ministre intérimaire des Finances, 833
Crédit agricole, 506, 958, 1094, 1140, 1397, 1639, 1905, 4002, 4112, 4291, 4352, 4571, 4866, 4964
Crédit public, résolution, 1401
Crédits, fixation de la discussion, 221
Crédits supplémentaires, 4002
Déboursés et engagements, 1397
Dépense d'Immigration, 4422
Dépenses imprévues suivant rajustement de l'auditeur général, 5019
Dette publique (1923), 1048, 1860, 3379
Documents relatifs à la banque Royale et la banque Union, 3941
Emigration vers les Etats-Unis, 3015
Emprunt de $164,000,000, 3470, 3732, 4003
Emprunt garanti du Gouvernement, 1861
Enquête dans les départements, 1280
Enquête sur le mode de perception de certains impôts, 1330, 1396
Enquête sur les grains, 309, 355
Etablissement agricole des soldats, 285, 834 4614, 4945
Etablissement agricole des soldats au Manitoba, 2246
Etablissement de soldats sur la réserve du lac La Selle, 3267
Exportation d'énergie électrique, 3266
Exposé budgétaire, 1456
Exposition de Wembley, 2765
Exposition de Wembley, frais de voyage des députés à l', 1738
Expositions, appointements et dépenses casuelles, 4938
Fonctionnaires du bureau de l'auditeur général, 4487
Frais de déplacement de fonctionnaires, 1400
Frets maritimes, correspondance, 1043
Henshaw (M.), 2879
Immigrants agricoles, 1636
Immigration, politique du Gouvernement, 4143
Immigration orientale, 515
Immigrants refusés à la frontière, 649
Immigrants renvoyés, 222
Immigrants sans emploi, 1421
Immigration arménienne, 3469
Immigration chinoise, 4938
Immigration au Canada, 308, 511
Immigration, dépenses, 646

Robb (L'hon. James Alexander)—*Suite*
Immigration projetée, 1397
Impôts fédéraux et provinciaux, 1016
Impôts sur le revenu des fonctionnaires du Yukon, 3325, 3380
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3155, 3727, 3943, 4010, 4057, 4228, 4352, 4706, 4740
Journalistes à Wembley, 1960
Loi concernant les champs de bataille nationaux de Québec, 4226
Loi de finances provisoire, 1199, 3741
Loi de l'impôt sur les revenus de guerre, 3103, 3315, 3726, 4002, 4057, 4114
Loi de retraite du service civil, 2443, 4963
Loi des compagnies des prêts, 3463, 3531, 3769
Loi des douanes, 3175
Loi des grains, 622, 834
Loi d'établissement des soldats, 3471, 3535, 4233
Loi du ministère de l'immigration, 3013, 3179
Loi spéciale des revenus de guerre, 3179
Main-d'œuvre parmi les immigrants, 3727
McDonald (Mlle), 2879
Mineurs du Cap-Breton, 1961
Muldrew (Mme Jean), 1018
National-Canadien (Le), 1959
Obligations non imposables, 308
Opération de la monnaie, 2764
Or et billets de banque, 650
Passage payé à certains fonctionnaires, 3379
Pension aux fonctionnaires, 2765, 4614
Pensions (Rapport sur la loi des), 547
Perception des taxes, 4289
Personnel de la commission d'établissement des soldats, 1256
Permis aux immigrants, 1093
Placement agricole des soldats, 4797
Plan de colonisation de l'Empire, 4933
Population, dépense et dette du Canada, 4609
Prêts à la Grèce et à la Roumanie, 2308
Prêts aux cultivateurs, 4624
Programme législatif, 3474
Rapport du docteur Tory, 3128
Réescompte des billets du Dominion, 4611
Remboursement de droits perçus sur les bills d'intérêt privé, 3525, 3527, 4186, 4487, 4704
Renseignement concernant le crédit n° 298, 4183
Représentants du Parlement à Wembley, 1905
Répression de la contrebande, 5020
Réserve du lac La Selle, 3726
Restaurant des immigrants à Québec, 649

Robb (L'hon. James Alexander)—*Fin*
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 525
Secours aux Canadiens nécessiteux à l'étranger, 4938
Secrétaire du Trésor, 1047
Sous-ministre des Finances, 1257
Statistiques de l'Immigration, 1540, 4423
Tarif douanier, 3075, 3092
Taxe sur l'exportation de l'énergie électrique, 1703, 3154
Terres des vétérans, 1639, 1769, 3155
Traité avec l'Australie, 1139, 1333, 1517, 1704, 2051, 3273, 3943, 4494, 4624, 4761
Traité avec la Finlande, 3073, 3155, 3304, 3325
Traité avec les Pays-Bas, 3073, 3166, 3304, 3474
Viaduc de Toronto et l'Immigration, 1703
Wembley (Exposition de), 1145
Robichaud (Albert E.), 1515, 2444, 3528
Robichaud (John G.) Gloucester:
Budget, 1683, 2223
Huîtrières de Gloucester, 3895
Industrie fruitière, crédits, 374
Loi des pensions, 2843
Paris de courses, 664
Saison de pêche du homard, 3895
Robinson (Ernest William) King (N.-E.):
Construction par le gouvernement de hangars sur les quais, 3713, 3714
Horton Landing, réparations au quai, 3452
Poudres insecticides, etc., 281
Subventions aux postes et paquebots, 4985
Tourisme, 3301
Traité avec l'Australie, 4649

Robitaille (Clément) Maisonneuve:
Budget, 2479

Rhodes (L'hon. E. N.), 4054

Ross (Arthur Edward) Kingston:
Achats de charbon, district militaire n° 10, 749
Approvisionnement de charbon, district militaire n° 10, 651
Artillerie Royale Canadienne, 1282
Automobiles à l'usage de la commission d'établissement des soldats, 4939
Budget, 2332, 2336
Bureaux de placement, 4901
Camp d'aviation Borden, 4860, 4861
Discours du trône, 176
Dragage dans la port de Kingston, 4041
Elévateur de Prince-Rupert, 4986
Emigration vers les Etats-Unis, 3015

Ross (Arthur Edward)—*Fin*
Employés du service extérieur des Postes, 4982
Etablissement agricole des soldats, 4945
Fonds des cantines, 790, 1488
Frais d'administration R.C.S., 4211
Frets maritimes, 1200
Grenon (A. V.), 1147
Immigration, formalités à remplir, 4180
Immigrants renvoyés, 222
Industrie fruitière, 376
Instruction des cadets, 4849
Lafleur (E.), c.r., 1737
Levés et inspections des canaux, 4803
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3591
Loi de retraite du service civil, 4964
Loi des grains, 635
Loi des pensions, 2832
Loi d'établissement des soldats, 3569
Loi de tempérance, 4795
Loi relative aux oiseaux migrateurs, 2872
Loi sur l'industrie laitière, 3618
Matériel roulant du réseau national, 282
Mill's Point, agrandissement et réparation du quai, 3702, 3703
Naturalisation, 3148
Pensions et employés des pénitenciers, 5025
Pensions militaires, 4788, 5015
Perception de l'impôt sur les ventes, 1959
Piscifactures et pisciculture, 3897, 3898, 3899
R.C.S., augmentation des pensions impériales, 3123
Remboursement de frais de divorce, 4704
Service radiotélégraphique, 2968
Service topographique, 4080
Statistique relative à la milice, 2440
Subvention aux postes et paquebots, 4984
Sylviculture (Directeur de), 3303

Ross (Thomas Edwin) Simcoe-Nord:
Bestiaux canadiens sur le marché anglais, 388
Collingwood (Brise-lames de), 5040
Paris clandestins, 549
Paris de courses, 661
Revenu du Canada, 3016

Routes:
Grandes routes, 709
Grandes routes, Nouveau-Brunswick, 285
Grandes routes, Ontario, 772, 1093, 1333, 2738, 2853
Routes rurales, 1145

Ryckman (Edmond Baird) Toronto-Est:
Commission du port de Toronto, 2852
Frets maritimes, 1315

Ryckman (Edmond Baird)—*Fin*
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 4011
Loi électorale, 4537
Loi sur les revenus de guerre, 3111
Ordres pour dépôt de documents, 1332
Tarif douanier, 3085

St-Père (Edouard-Charles) Hochelaga:
Budget, 2366
Home Bank, indemnité aux déposants, 86

Sales (Thomas) Saltcoats:
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2801
Commission du port de Québec, 3635
Elévateurs de l'Ouest, exploitation, 3053
Industrie animale, 401
Loi des grains, 617, 4590, 4665, 4714
Port de Québec, 3876
Service (Le) postal ambulant et le réseau national, 1027

Sanction royale, 1279, 1283, 5051

Santé:
Crédits affectés aux fins de la santé publique, 1142
Divers crédits, 5012
Hôpitaux de marine, 3593
Hôpital d'isolement, Vancouver, 1142
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 2440, 3582, 3592, 3667
Pollution des eaux limitrophes, 3593
Quarantaine, 3599
Secours aux marins malades, 1255
Standardisation de la crème glacée, 1282

Saunders (Dr), 590

Savard (Edmond) Chicoutimi-Saguenay:
Bureau de poste de Kénogami, 517

Secrétariat d'Etat:
Anderson (F. R.), 1857
Archives, 5028
Canadian Opportunities, 643
Comité relatif à la situation agricole, 1538
Commande de farine pour la Russie, 1016
Commission du port de Québec, 1768
Commission du service civil, 1626
Commissions royales, 1140
Compagnies de messageries, 2763
Droit d'auteur, 342
Edifices publics à Vancouver, 1398, 1455, 2443
Edifices publics à Témiscouata, 3014
Emission de valeurs fictives, 1147
Employés des chemins de fer Canadien-National (projet de loi), 3723
Exportation d'or, 4052
Frais de premier établissement, 1629

Secrétariat d'Etat—*Fin*
Frets maritimes, 1767, 1735
Indemnités de guerre, 4503
Importations de verre, 1512
Lanceurs d'affaires (Lois de protection contre les), 1769
Loi de naturalisation, 1703
Loi sur les revenus de guerre, 2508, 2758
Mayberry (Thomas R.), 1859
Nominations au département du Rétablissement des Soldats, 1625
Personnel du Rétablissement des Soldats, etc., 1639
Pettigrew (A.) 2764
Placements publics dans le port de Vancouver, 3463
Pont de Québec, 3602
Préemption et chemin de fer de la baie d'Hudson, 3468
Preston (W. T. R.), 1538, 1636
Prets agricoles, 1703
Production de documents, 1517
Propriétés du Gouvernement à Montréal, 901
Propriété Keefer à Port-Arthur, 3267
Ralston (Colonel J. L.), 1630
Recettes et dépenses de Pinhorn, 2334
Remises d'impôts, 1139
Réparations de guerre, 3016, 4228
Sous-ministres, 516, 1141, 1398
Sous-ministres, fonctionnaires ayant le rang de, 641
Subventions aux paquebots, 1736
Traitements, 3147
Valeur des produits agricoles, 2309

Séguin (Paul-Arthur) L'Assomption-Montcalm:
Loi de l'impôt sur le revenu, 3463
Tabac étranger, importation, 1093

Sénat:
Réforme du Sénat, 909

Senn (Mark Cecil) Haldimand:
Affaires indiennes, 4966
Budget, 1678
Fermes expérimentales, 813
Ferme expérimentale d'Ottawa, la serre, 1515
Grande-Rivière (Port de), 221
National-Canadien (Le), 1959
Pompes à incendie du National-Canadien, 1255
Transport de produits par le National-Canadien, 1142

Service civil:
Appointements des fonctionnaires, 4227
Commission, 957

Service civil—*Fin*
Comptables vérificateurs, 3468
Correspondance, 3600
Coût du service civil, 1637
Employés des Postes, 3728
Examens, 409
Examens dans le district de Montréal, 3267
Ingénieurs topographes, 3464
Loi de retraite, 2443, 4963
Loi des pensions, 5049
Loi du service civil relativement aux employés des Postes, 4001, 3866
Nominations, 748, 1011
Nominations à Toronto, 1637
Nominations dans Restigouche-Madawaska, 412
Personnel administratif, 224
Reclassement du personnel du service civil, 2876
Remaniements et mutations, 2869, 2971
Revision des traitements des employés civils, 3153
Vérificateur à Saint-Léonard, 3467

Sexsmith (Edouard James) Lennox-Addington:
Paris de courses, 664

Shaw (Joseph T.) Calgary-Ouest:
Accord anglo-allemand, 1542
Affaires de la Chambre, 4569
Avances aux banques, 1256
Bibliothèque et Chambre des communes, 4864
Budget, 2666
Chemin de fer Calgary et Fernie, 4287, 4527, 4743
Coalition dans le commerce des fruits, 4909
Code criminel, 3988, 4200
Comité sur les frets maritimes, 1695
Commission royale relative aux grains, 4985
Egalité des sexes, divorce, 139, 540, 549, 3217, 3835, 3852
Envoi de troupes au Cap-Breton, 4229
Essex Terminal Railway Company, 4526
Etablissement agricole des soldats, 4621
Fournitures de charbon pour la milice, Winnipeg, 4859
Frets maritimes, 1377
Force motrice aux lacs Spray, exploitation, 4993
Forces hydrauliques, 4103
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3973
Lanceurs d'affaires (Lois de protection contre les), 1769
Loi de faillite, 4117
Loi de retraite du service civil, 4964
Loi des grains, 4584, 4675, 4723
Loi d'établissement des soldats, 3553

Shaw (Joseph T.)—*Fin*
Loi électorale, 4538, 4551, 4858
Mineurs du Cap-Breton, 4111
Paris de courses, 680
Pension à la vieillesse, 4416
Personnel administratif, 846
Questions, jours réservés, 522
Réforme du Sénat, 909
Règlement, conférence avec le Sénat, 4896
Renvoi d'un projet de loi, 4205
Société des Nations, 5029
Tarifs des marchandises, 4324

Sheard (Charles) Toronto-Sud:
Commission du port de Toronto, 2850
Frais d'"administration, R.C.S., 4213

Simpson (Thomas Edward) Algoma-Ouest:
Achats d'autos, 908
Automobiles du Gouvernement, 903, 4954
Discours du trône, 145
Exposition royale d'hiver, 1254
Frets maritimes, 1132
Gros Cap N° 1 (Achat du), 1737
Reclassification, revision, promotions et augmentations de traitements, 4944
Remboursement de frais de divorce, 4705
Rivière Sainte-Marie, 1540
Vapeur *Murray Stewart*, 2050

Smith (Cecil R.), 2879, 3728

Snowball (William B.) Northumberland, (N.-B.):
Budget, 1652
Dipper Harbour, réparations au brise-lames, 3677
Escuminac, améliorations au havre, 4523
Frets maritimes, 1086
Paris de courses, 659
Provinces (Les) maritimes et l'entretien des canaux, 4805
Tarif douanier, 3090
Traité avec l'Australie, 4656
Vase (La) coquillière et l'amélioration des terres, 822

Speakman (Alfred) Red Deer:
Appointements (Marine et Pêcheries), 3006
Auditeur général, 4929
Code criminel, 3998
Commission du port de Québec, 3642
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3487
Elévateur d'Halifax, 3059
Elévateur à Prince-Rupert, 3511
Engraissement du bétail, 817
Etablissement agricole des soldats, 834, 4619
Fonds des cantines, 785

Speakman (Alfred)—*Fin*
Frets maritimes, 976
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3036
Loi des grains, 4590
Loi des terres fédérales, 3043
Loi d'établissement des soldats, 3544
Loi relative aux produits laitiers, 2875
Ottawa, édifices publics, 4475, 4476
Paris de courses, 688
Personnel administratif, 849
Ports intérieurs, droits à percevoir, 3432
Protection du bois, arboriculture, etc. (crédits), 4099
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 532
Rivières navigables et rivières non navigables, 3937
Santé des animaux, 890
Service des nouvelles, 613

Spence (David) Parkdale:
Budget, 2553
Edifices publics pour l'Ontario, 4281
Elévateur à Prince-Rupert, 3511
Entrepôts frigorifiques, 275
Immeuble du National-Canadien à Toronto, 4920
Industrie fruitière, 355
Industrie laitière, 241
Inspection de l'électricité et du gaz, 3211
Paris de courses, 684
Pensions à la vieillesse, 4420
Provinces maritimes, bassins, quais et brise-lames, 3676
Rivière de la Paix (Région de la), 506
Service de vapeur entre Mulgrave et Canso, 4021
Service de vapeur entre le Canada et les Antilles, 3452
Traité avec l'Australie, 4635, 4651

Spencer (Henry Elvins) Battle River:
Assurance sur les bâtiments des soldats, 3267
Auditeur général, 4934
Billets de banque (Circulation des), 284, 1860
British Petroleum, puits n° 4, 3724
Budget, 2122
Bureau de placement d'Edmonton, 4901
Canal Welland, 4817
Chemin le fer Calgary et Fernie, 4528
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1959, 2184
Commissaire de l'Institut international d'agriculture, 1048
Commissaire des naufrages, 3000
Crédit agricole, 1140, 4002, 4291, 4874, 4965
Edifices militaires, 4474
Emission de valeurs fictives, 1162
Emprunt de $164,000,000, 4003

Spencer (Henry Elvins)—*Fin*
Frais d'administration, Finances, 4120
Gazette Agricole, 1256
Immigrants sans emploi, 1447
Indemnités de guerre, 4504
Industrie animale, 389
Institut international d'agriculture, 3263
Loi de faillite, 1398, 3131
Loi des grains, 637, 4727
Loi des terres fédérales, 3044, 3187
Loi sur le revenu de guerre, 3108
Mineurs du Cap-Breton, 1517, 4188
Nominations au département du Rétablissement des soldats, 1625
Or et billets de banque, 650
Parcs et terres fédérales, 4096
Pêcheries du Canada, 4351
Perception de l'impôt sur le revenu, 2915
Personnel du Rétablissement des Soldats, etc., 1639
Pétrole (Le) de Wainwright et le chemin de fer National, 3469
Poste rurale, 1861
Prêts agricoles, 1703
Protection du bois, arboriculture, etc., 4099
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 1333
Traité avec l'Australie, 4768

Stansell (John Lawrence) Elgin-Est:
Budget, 2227
Demande de renseignements, 2246
Discours du trône, 211
Fermes expérimentales, 824
Fusion politique, 957
Inspection des poids et mesures, 3499
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3868
Loi sur l'industrie laitière, 3608
Remboursement des droits sur le dumping, 4114
Traité avec l'Australie, 4659
Troupeaux certifiés, 2186

Steedsman (James) Souris:
Budget, 1881
Etablissement agricole des soldats, 4621
Prime aux industries, 609

Stevens (L'hon. Henry Herbert) Vancouver-Centre:
Achats de charbon du district militaire nº 10, 1638
Administration centrale, Douanes et Accise, 507
Affaires de la Chambre, 4286
Anderson (F.-R.), 1859
Assurance sur les élévateurs, 1634

Stevens (L'hon. Henry Herbert)—*Suite*
Banque et Commerce, rapport du comité, 3379
Brevet de Walter W. Williams, 1357, 1482
Budget, 1640
Bureau cinématographique, 3492
Bureau de la statistique, 2196
Burrard Inlet Bridge and Tunnel Company, 4486
Cie d'assurance mutuelle du Canada sur la vie, 2426
Cie du Parc Saint-Charles, 1738
Coalitions (Enquêtes sur les), 516, 748
Code criminel, 3984
Comité relatif aux prêts maritimes, 3942
Commission des grains, 1142
Commission du port de Québec, 1147, 1256, 1638, 1768, 3661
Commission du port de Montréal, 1280
Commission du port de Vancouver, 1255, 2047
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3482
Construction du port de Vancouver, 1958
Criblures de grain, 3271
Délégation en Orient des commissaires du port de Vancouver, 1255
Discours du trône, 62
Echelles à poisson, Colombie-Anglaise, 3887
Edifices publics à Vancouver, 1398, 1455, 1625, 2443
Elévateur nº 1, à Vancouver, 1047, 3017, 3049
Elévateur nº 2, à Vancouver, 1140
Elévateur nº 3, à Vancouver, 3600
Elévateur nº 3, Montréal, 1012
Elévateurs d'Halifax, 643, 3050
Elévateur de Prince-Rupert, 3503
Elévateurs à grain, 899, 3016
Elévateurs du Gouvernement, 3832
Elévateurs du port de Vancouver, 1956, 2046, 1516
Elévateurs Spillers de Vancouver, 3724
Embranchement Sunnybrae-Guysborough, 4473
Employés de la commission du port de Vancouver, 1958
Entrepôts frigorifiques, Montréal, 1011.
Exploitation des régions arctiques, 4056
Exportation de l'énergie électrique, 3375, 3376, 3377, 3378
Fonds des cantines, 789
Forces hydrauliques des lacs Spray, parc de Banff, 2766, 4101, 4102, 4103
Frais de voyage, département de l'Agriculture, 3256
Frets maritimes, 186, 354, 958, 1304, 1381
Galerie nationale de peinture, plaintes, 4278
Hôpital d'isolement, Vancouver, 1142

Stevens (L'hon. Henry Herbert)—*Suite*
Importation du papier d'emballage, 1736
Impression des documents parlementaires, 3494, 3501
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3155, 3952, 4010
Indemnités de guerre, 4507
Indemnités aux employés du National-Canadien, 3833
Industrie animale, 397
Industrie fruitière, 367
Inspection de l'électricité et du gaz, 3199
Inspection des poids et mesures, 3944
Loi de la Royale Gendarmerie à cheval, 3036
Loi des douanes, 3176
Loi des grains, 1634, 3025, 3273
Loi des plantes-racines potagères, 3039
Loi des secours de guerre, 2759
Loi des viandes et conserves, 3040, 3480
Loi de tempérance, 3034
Loi du ministère de l'Immigration, 3180
Loi du service civil relativement aux employés des Postes, 3886
Loi électorale, 4544
Loi spéciale des revenus de guerre, 3179
Loi sur les revenus de guerre, 3319
Marine marchande, 1254
McLean (Alexander), 3153
Mine, industrie minière de la Colombie, 3221
Observance de la règle pour l'emploi des deux langues, 858
Ordres pour dépôt de documents, 1332
Owen Sound, dragage, 3434
Parcs nationaux, 4108
Pensions à la vieillesse, 647, 2732
Personnel, Finances, 3378
Placements publics dans le port de Vancouver, 3463
Police sanitaire des animaux, 1541
Propriété du Gouvernement à Vancouver, 3469
Propriété foncière des aubains au Japon, 1626
Protection des forêts, 1536
Publications du service géologique, 3247
Quai de Trenton, 1019
Quais, Provinces maritimes, 3705
Quais, Québec, 3902
Rappel au règlement, 921, 1226, 1346, 1426, 4490
Renvoi d'un projet de loi, Postes, 579
Revision du Règlement de la Chambre, 3834
Revision des traitements des employés civils, 3153
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 1626, 2766
Santé des animaux, 872, 894

Stevens (L'hon. Henry Herbert)—*Fin*
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3519
Service de vapeur Grand Manan et terre ferme, 4019
Service de sauvetage, 2957
Subventions aux postes et paquebots, 4006
Succursales de fabriques des Etats-Unis au Canada, 285
Tarif douanier, 3086
Tarifs-marchandises, 3721, 4297
Tarifs de transports, 3154
Tarifs des montages, résolution, 443
Traité avec l'Australie, 2244
Traité pour la chasse pélagique du phoque, 3582
Traitements, etc., Postes, 227
Traitements, R.C.S., 3122
Transport des dépêches à Vancouver, 3941
Travaux publics; fonctionnaires retraités, 834
West Virginia Pulp and Paper Company, 1355

Stewart (L'hon Charles A.) Argenteuil:
Approvisionnement de houille, 1188
Blé de la réserve des Pieds-Noirs, 903, 1589
Budget, 1663
Bureau de poste, Edmonton, 4951; Calgary, 4951
Canal sanitaire de Chicago, 4232
Code criminel, 3985
Commission du port de Québec, 3632
Compensation à la commission du chemin de fer T. & N.O., 4067
Conférence de l'Immigration, 906
Concession de bois à pâte (Manitoba), 3943, 4054, 4570, 4707
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3482
Crawford (A.R.) 4081
Crédit agricole, 4869
Crédits de l'Immigration, 906
Demande de renseignements, 1961, 4498
Dette et déboursés, 3721
Détournement des eaux des Grands lacs, 582
Elévateur à Prince-Rupert, 3514
Emission de valeurs fictives, 1152
Expédition Stefansson, 3582
Explorations géologiques, 3239
Exploration des régions arctiques, 4056
Explosifs, inspection, 3218
Extraction du quartz au Yukon, 4001
Fabrication de coke, 4493
Fonds des cantines, 787
Forêts, administration, conservation du domaine forestier, 4097
Forces hydrauliques des lacs Spray, 2766, 4108
Fortier (L.-M.), 2307

Stewart (L'hon. Charles A.)—*Suite*

Gestion des ressources naturelles, cession, 1865, 4424
Houillères de l'Alberta, 1635, 3727, 4291
Immigrants sans emploi, 1411
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 5045,
Indiens, 4965
Indiens Piégans, 4226
Industries riveraines du National-Canadien, 1862
Inondation au Yukon, 3272
Inspecteur des homesteads, 1257, 1636
Intérieur, personnel, appointements, 3292-3304
Levés topographiques et arpentages généraux, 4063
Loi des grains, 4584, 4662
Loi des terres fédérales, 2736, 2866, 3040, 3184
Loi des Territoires du Nord-Ouest, 3580 3757, 4119
Loi d'établissement des soldats, 3540
Loi du ministère de l'Immigration, 3182, 3773
Loi électorale, 4556,
Loi relative aux oiseux migrateurs, 2399, 2870
MacDonnell (R.P.), 904
Mines, appointements et dépenses casuelles, 1507
Mutations, 838
Observatoire fédéral à Ottawa, 4060
Parc des antilopes, 3379
Parcs nationaux, 4108, 4993
Parcs et terres fédérales, 4088
Pensions du personnel administratif, 3384
Pensions aux Abénakis, 748
Protection du bois, arboriculture, etc., crédits, 4097
Protection des forêts, 1636
Quartz du Yukon (Extraction du), 578
Question de privilège, 3381
Recrutement du personnel administratif, 838
Réserve indienne de Saddle-Lake, 2184, 2247
Rivière de la Paix (Chemin de fer de la), 897
Royal Mail Steam Packet Company, 772
Subvention à la Western Canada Irrigation Company, 4106
Télégraphe et téléphone, Saskatchewan, Alberta, 4483; Colombie, 4484
Terres à bois et pâturages, 4609
Terres de soldats, nouvelle estimation, 907
Terres de la compagnie de la baie d'Hudson, 1018
Terres du domaine fédéral, 4094, 4095, 4096
Terres fédérales (Règlements relatifs aux), 6
Traité avec les Etats-Unis relatif au Lac des Bois, 2827
Tremblement de terre, 897, 1453

Stewart (L'hon. Charles A.)—*Fin*

Troupeau de bisons au Yukon, 2307
Vente de houille canadienne, 2441
Zone minérale du Pas, 1406

Stewart (C. Wallace) Humboldt:

Budget, 2390, 2401
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2780
Etablissement agricole des soldats, 4621
Expérience de déshydratation, 381
Fonds de cantines et pensions militaires, 591
Immigrants sans emploi, 1436
Ligne télégraphique de Qu'Appelle à Edmonton, 4483
Loi des grains, 623, 4585, 4712, 4955
Loi sur les revenus de guerre, 3317
Loi électorale, 4889
Manitoba and Northwestern Railway Company, 898
Service (Le) postal ambulant et le réseau national, 1023
Transport des dépêches, 285

Stewart (Hugh Alexander) Leeds:

Budget, 2368
Classement du beurre et du fromage, 1647
Code criminel, 3984
Crédit agricole, 4868
Dette publique, 1860
Discours du trône, 150
Captivité du docteur Béland durant la guerre, 3470, 4424
Fromage importé, 3013
Fromage Kraft, 3468
Haileybury, remboursement de l'assurance-incendie sur l'arsenal, 4282
Indemnités de guerre, 4506
Levés topographiques, 3240
Loi de l'industrie laitière, 2972
Loi des pensions, 2843
Loi électorale, 4535, 4546, 4573, 4881, 4888
Preston (Instruction à M.), 1282
Projet de loi de la Home Bank, 4757
Remise de droits sur le fromage, 3154
Remboursement de frais de divorce, 4705
Traité avec l'Australie, 4636
Traversier entre Rockport (Ont.) et Alexandra-Bay, 224

Stewart (Thomas Joseph) Hamilton-Ouest:

Begg (Colonel G. B.), 3601
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3956
Loi des chemins de fer, 4456
Remise de taxes supplémentaires, 4487

Stirling (Grote) Yale:
Budget, 2089
Dumping, légumes et fruits, 411
Embranchement Kamloops-Kelowna, 355, 649
Explorations géologiques, Colombie méridionale, 3239
Frais d'administration, R.C.S., 4205
Industrie fruitière, 372
Loi électorale, 4889
Loi des fruits, 4119, 4188, 3040
Plantes-racines, 4355
Pyrale de la pomme, 3260
Tarif douanier, 3078
Traité avec l'Australie, 4643

Stork (Alfred) Skeena:
Cale sèche, Esquimalt, 648
Fermes expérimentales d'Ottawa, 2335
Elévateur à Prince-Rupert, 3508
Paris de courses, 653
Service radiotélégraphique, 2967

Sutherland (Donald) Oxford-Sud:
Aide temporaire aux marins dans le besoin, 2959
Automobiles et camions (Réduction de droits sur les), 1183
Chômeurs (Secours aux), 180
Classement des œufs, 1016
Classificateurs et inspecteurs du département de l'Agriculture, 4227
Comité relatif à la situation agricole, 1538
Discours du trône, 188
Edifices publics, Ottawa, 4516
Exposition Wembley (Frais de voyage des députés à l'), 1738
Fermes expérimentales, 802
Frais d'impression, 2307
Frets maritimes, 1100, 1328, 1735
Immigration et Colonisation, 510, 4153
Importations de laine, 2606
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3966
Industrie animale, 384
Industrie fruitière, 361
Industrie laitière, 238, 517, 2972
Loi des chemins de fer, 4443
Loi des élections, 4559
Loi des épizooties, 3534
Loi des grains, 617, 4585, 4668
Mayberry (Thomas R.), 1857
Naturalisation et perte de la nationalité, 3398
Pensions à la vieillesse, 4420
Personnel du ministère de l'Agriculture, 280
Personnel et traitements, Agriculture, 3129
Postes radiotéléphoniques du National-Canadien, 2047

Sutherland (Donald)—*Fin*
Prime aux industries, 600
Réforme du Sénat, 947
Résolution tendant à confier l'étude des crédits à des comités, 535
Tarif douanier, 3091
Tarifs des marchandises, 4335, 4360
Terrain de golf, Minaki, 510
Terrain de golf, Parc Jasper, 510
Tourbe, exploitation, 1509
Traité avec l'Australie, 4636, 4778
Traité avec les Pays-Bas, 3170
Traité avec la Finlande, 3164
Trois-Rivières, hangar sur le quai, 3924

Symington (M.), 5051

Thompson (T. H.):
Industrie laitière, 236

Thompson (T. H.) (député), Eloge, 3266

Thompson (Mme T. H.), 4347

Thurston (John J.) Victoria:
Budget, 2237
Canal de la Trent, 4799
Code criminel, 4194
Fermes expérimentales, 830
Ligne de téléphone, 4045
Port de Matane, 5038
Santé des animaux, 889
Travaux publics, Ontario, 5040

Tobin (Edmund William) Richmond et Wolfe:
Dette publique, 3379
Dette et recettes du chemin de fer National, 4227
Loi du service militaire, 3602

Tolmie (L'hon. Simon Fraser) Victoria (C.-A.):
Auditeur général, 4934
Budget, 2522
Divers crédits, Santé, 5014
Expériences de déshydratation, crédits, 380
Fermes expérimentales, 803
Importation de courroies en cuir, 2606
Industrie animale, 395
Industrie laitière, 241, 3616
Inspecteur des navires à Victoria, 2999
Loi sur les revenus de guerre, 3119
Paris de courses, 677
Pensions de pilote, 2996
Prime aux industries, 597
Santé des animaux, 889
Service de sauvetage, côte du Pacifique, 3006
Tarif des montagnes, 458

Tolmie (L'hon. Simon Fraser)—*Fin*
Traité avec l'Australie, 4655
Traité relatif à la chasse pélagique du phoque, 2306

Travail:
Administration (crédits), 4899
Allocation de retraite aux ex-employés du département des impressions, 5020
Appointements, etc., 1247
Best (W. L.), 2879
Bureau international, 2765
Coalition de commerçants de pommes de terre, 1635
Coalition de commerçants de fruits, 309, 354, 1639, 1861, 2045, 2246
Coalitions commerciales, 4109
Coalitions (Enquête sur les), 515, 748
Chômage à Calgary, 548
Chômage (Conférence du), 353
Chômage dans Ontario, 650
Chômeurs (Secours aux), 280
Consumers Glass Company, la, 1018
Différends industriels, 1046, 1048, 1139, 3132, (crédits), 3765
Frais d'impression, 2307
Immigrants sans emploi, 1403
Loi du travail des aubains, 2440
Mineurs du Cap-Breton, 225, 460, 708, 772, 956, 1054, 1283, 1331, 1517, 1638, 1640, 1960, 2508, 2971, 4111, 4187, 4353, 4571, 4612, 4785, 4953
Pensions de vieillesse, 592, 647, 958, 1905, 2508, 2732, 4424
Publication des Statuts, 1702, 2755
Rentes viagères, 1053, 2754, 2868
Représentant du ministère au Cap-Breton, 515
Sans-travail (Secours aux), 353
Surintendant des publications officielles, 1768
Travaux d'hiver, conférence, 1053

Travaux publics:
Achat des hôtels de ville de Fergus et Elora, 2444
Appointements, etc., 745, 834
Bateau passeur à Cross-Point, 2049
Bureau de la commission d'établissement des soldats à Edmonton, 4422
Bureau de poste de Campbellton, 1144
Bureau de poste de Dalhousie, 1144
Bureau de poste de Shediac, 646
Bureau de poste de Loretteville, 646
Bureau de poste de Moncton, 1540
Bureau de poste de Prince Rupert, 648
Bureau de poste de Saskatoon, 648
Bureau de poste de Vancouver, 3128, 4354, 4422

Travaux publics—*Suite*
Bureau télégraphique d'Assiniboïa, 2306
Bureaux du Gouvernement à Toronto, 3603, 3666
Cale sèche Champlain à Lauzon, 1254
Cale sèche Esquimalt, 648
Canal Nettey, 3378
Carillon de la tour du Parlement, 2184
Casquettes des hommes d'ascenseurs, 1645
Construction de bureaux de postes, 1257
Convention avec la cité d'Ottawa, 3603, 3741, 3869
Convention tripartite de Saint-Jean, 4353, 4422
Déficit d'énergie électrique de l'Ontario, 3834
Dépenses des travaux publics, 4110
Divers crédits, 3038
Division de l'architecte (crédits), 4048
Dragage à Malagash, 1017
Dragage du port de Kincardine, 3941
Edifice public à Bouctouche, 1738
Edifice public à Gravenhurst, 4947
Edifice public à Hartland, 1399
Edifice public à Maisonneuve, 4946
Edifice public à Montmagny, 4946
Edifice public à Richibouctou, 1399
Edifice public à Stouffville, 4948
Edifice du Gouvernement à Vancouver, 1635, 1960
Edifice public, Waterloo, 4947
Edifice Winch à Vancouver, 3941
Edifices publics, Ottawa, 4513-4517
Elévateurs de Vancouver, 1516
Emmagasinage de l'eau, rivière Ottawa et ses tributaires, 4277
Emplacement d'un édifice public à Loretteville, 3581
Fermes expérimentales, 4473
Fête (La) de l'Empire et le drapeau sur les édifices publics, 3472
Ferme expérimentale d'Ottawa, la serre, 1515
Grande-Rivière (Le pont de), 221
Immeubles, Edmundston, 748
Inondations au Manitoba, 4354
Lac Erié, entrepôt du département de l'Agriculture, 494
Ligne de téléphone, 4045
Londres, Edifice Canadien, 4517
Port de Matane, améliorations, 222, 5035
Ports et rivières, 3407, 3667, 3901, 4031
Prenter (Sam.), 1258
Protection du fleuve Fraser, 3940
Quai de Dartmouth, 1144, 1147, 1540
Quai de Grand-Etang, 908
Quai de Harris, 2305
Quai de Kempthead, 1514
Quai de Lockeport, 2307

Travaux publics—*Fin*
Quai de la traverse de Ross, 1139
Quai de Mott (N.-B.), 904, 1632
Quai de Matane, 1515, 2580, 2879, 3726
Quai de Pierreville, 1017
Quai de Sheet Harbour, 2581
Quai de Trenton, 1019
Quai du Cap-Cocagne, 1257
Rivière Sainte-Marie, 1540
Traitements, etc., 792
Travaux publics en Colombie-Anglaise, 650
Traverse Cross-Point-Campbelton, 1399

Vien (Thomas) Lotbinière:
Acte de l'Amérique britannique du Nord, 312
Banque et Commerce, rapport du comité, 3382, 3406, 4348
Commission du port de Québec, 3650
Crédit agricole, 4868
Défense nationale, crédits, 4830
Emendation du Compte rendu, 2245
Emprunt de $164,000,000, 4007
Exportation de l'énergie électrique, 4267
Fait personnel (M. Manion), 2243
Forme de la réponse donnée à une question, 1864
Immigration et colonisation, 4163
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 5042
Instruction des cadets, 4834
Kenogami (Développement électrique qui se fait à), 4946
Loi des chemins de fer, 4464
Loi des grains, 4728
Loi d'établissement des soldats, 3563
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 560, 3836
Paris de courses, 694
Pensions à la vieillesse, 4417
Port de Matane, 5036
Port de Québec, 3883
Projet de loi de la Home Bank, 4742
Radiation d'une inscription du Compte rendu, 143
Rappel au Règlement, 4846
Retraite des employés, loi Calder, 3384

Walker (G.), 1141

Wallace (J. Alexander) Norfolk:
Cie T.S.F. Marconi, 1224
Obligations non imposables, 308
Sucre brut, 907

Ward (William John) Dauphin:
Budget, 2725
Canal de Chambly, 4797
Canal de Welland, 4818

Ward (William John)—*Fin*
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2769
Compagnies de messagerie, 2763
Commission du port de Québec, 3638
Concession de bois à pâte, Manitoba, 4707
Crédit agricole, 1639
Edifices publics, Ontario, 4281
Edifices publics, Ottawa, 4517
Elévateur à Prince-Rupert, 3513
Escuminac et Mill Point, améliorations, 4524
Etablissement agricole des soldats, 3615
Goderich, réparations au port, 3422
Gratifications à certains fonctionnaires du National-Canadien, 2335
Gratifications à certains fonctionnaires du Grand-Tronc, 2765
Inspection des poids et mesures, 3501
Laboratoire de recherches de Winnipeg, 2605
Loi des grains, 4680
Loi d'établissement des soldats, 3548
Parcs et terres fédérales, 4095
Pêcheries du Manitoba et celles des provinces de l'Est, 3696, 4524
Prime aux industries, 606
Réduction de traitement, 2247
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3520
Service de messageries du National-Canadien, 1626
Service (Le) postal ambulant et le réseau national, 1019
Service topographique, 4073
Tarif douanier, 3097

Warner (Daniel Webster) Strathcona:
Budget, 2647
Conseil consultatif honoraire des recherches scientifiques, 3488
Escuminac, améliorations au port, 3678
Industrie laitière, 260
Loi des élections, 4556
Loi des grains, 639, 4585
Loi d'établissement des soldats, 3554
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3865
Loi sur les revenus de guerre, 3112
Loi sur l'industrie laitière, 3607
Recherche de gisements miniers, 3235
Santé des animaux, 880
Tarifs des marchandises, 4378

West Virginia Pulp and Paper Company:
977, 1223, 1354, 1481, 1482

White (John Franklin) London:
Budget, 2248
Discours du trône, 170
Nominations de juges, 4608
Tarif douanier, 3101

Williams (Walter W.): brevet, 1357, 1482

Wilson (Gordon Crooks) Wentworth:
Carillon de la tour du Parlement, 2184
Puits de pétrole (Matériel à four des), 906
Wagons particuliers des chemins de fer nationaux, 2441, 2580, 2764, 2877

Women's Canadian Club:
Invitation, 3765

Woods (Robert John) Dufferin:
Budget, 1615, 2726
Entrepôts frigorifiques, 275
Gouvernement (Le) et les brasseurs, 3407
Immigrants sans emploi, 1428
Indemnité aux déposants de la Home Bank, 3950
Paris de courses, 657
Tarifs des marchandises, 4368

Woodsworth (James S.) Winnipeg-Centre:
Achats de charbon, district militaire n° 10, 773, 708, 1018
Acte de l'Amérique britannique du Nord, projet de modification, 304
Armements, militaires, navals, aériens, 3284, 3291
Bataillons scolaires, 4856
Budget, 2286
Bureau cinématographique, 3493
Bureau de la statistique, 3197
Bureaux de placement, 4900
Cadets, 3834, 4853, 4955
Circulation fiduciaire, 749
Code criminel, 3987
Colonisation, Chemin de fer National, 412
Comité relatif aux affaires internationales, 3822
Comité sur les frets maritimes, 1694
Commission du port de Québec, 3645
Concession de bois à pâte (Manitoba), 3943, 4707
Défense nationale, 4831
Dérogations à la loi du service civil, 5021
Différends industriels, 3143, 3766
Discours du trône, 54
Emission de valeurs fictives, 1154
Evacuation de la zone de Cologne, 355
Forces hydrauliques, 4104
Frontière du Rhin, 4002, 4057
Gendarmerie, surveillance des associations ouvrières, 5027
Haileybury, salle publique, 4284
Immigrants sans emploi, 1403
Immigration des enfants, 4171

Woodsworth (James J.)—*Fin*
Immigration projetée, 1397
Immigration, propagande coordonnée de recrutement, 3395, 3398
Impression des documents du Gouvernement, 3497
Indemnité de guerre, 4503
Inspection des poids et mesures, 3497
Loi de la Cour suprême, 3740
Loi de l'opium et des drogues narcotiques, 3585
Loi des douanes, 3764
Loi électorale, 958, 4542, 4894, 4958
Loi sur le divorce, égalité des sexes, 3844
Loi sur les revenus de guerre, 3118
Maladies vénériennes, 5013
Mineurs du Cap-Breton, 225, 460, 1054, 1283, 1519, 2971, 4111, 4571, 4785, 4953
Musée, galerie nationale, 3248
Naturalisation, 3152
Paris de course, 695
Parc de Banff, 4996
Parcs et terres fédérales, 4095
Pensions au vieil âge, 539, 4418
Postiers et facteurs, 1626
Protection du bois, arboriculture, etc., 4098
Protocole de Genève, 1046
Question de privilège, 897, 3380
Ralston (Colonel J.-L.), 3885
Réforme pénitentiaire, 1266
Rappel au Règlement, 1426, 4492
Représentant du ministère du Travail au Cap-Breton, 515
Retraite (Mise à la) d'employés de l'Imprimerie Nationale, 5020
Salaires des employés des chemins de fer nationaux, 1147
Séances du mercredi, 1049
Secours à la population des îles Sous-le-Vent, 3503
Service de vapeurs entre le Canada et les Antilles, 3521
Service de vapeurs entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver, 4018
Smith (Cecil R.), 2879, 3728
Société des Nations, 5030
Subventions aux postes et paquebots, 4015
Surintendant des commissions de port (Fonctions des), 3003
Tarifs des marchandises, 4296, 4408
Tarif douanier, 3085
Traité avec les Etats-Unis, contrebande, 704
Traité des Sept puissances, 1639
Troubles en Chine, 4613